Núm. 383
Ed. 07-2024
4,95€

MOUNTAINBIKE.ES

BIKE

TODO LO BUENO EMPIEZA CON UN POCO DE MIEDO

N1NO SCHURTER

¡GANA SU 36 COPA DEL MUNDO!

DESCUBRE SU HISTORIA PERSONAL

PERSONAL TRAINER

Usa el calor para mejorar tu nivel

Pag. 76

>Test E-BIKE
SCOTT LUMEN
»¿Es mejor que una Full power?

Test THE BEST

E-MTB:
ASÍ FUE LA FIESTA
»Más de 1.500 bicis en un fin de semana

MECÁNICA:
CADENA PERFECTA
»Haz que te dure el doble

RUTA:
PIRINEO ARAGONÉS
»De Biescas a Sallent de Gállego

ENLACE AL CANAL

WWW.MOUNTAINBIKE.ES // BIKE 383 // EDICIÓN 07-2024 //

lanzarotecaliente.com

226ERS
HYDRA JELLY
STRAWBERRY FLAVOUR
FRUCTOSE & GLUCOSE 4:3
22,6g CH
VEGAN
MOVISTAR TEAM
226ERS
HYDRA JELLY
BANANA FLAVOUR
FRUCTOSE & GLUCOSE 4:3
22,6g CH
VEGAN
MOVISTAR TEAM
226ERS
HYDRA JELLY
COLA FLAVOUR
FRUCTOSE & GLUCOSE 4:3
100mg CAFFEINE
22,6g CH
VEGAN
MOVISTAR TEAM
226ERS
HYDRA JELLY SALTY
CHERRY FLAVOUR
FRUCTOSE & GLUCOSE 4:3
250mg SODIUM
22,6g CH
VEGAN
MOVISTAR TEAM
226ERS
HYDRA JELLY SALTY
CARAMEL FLAVOUR
FRUCTOSE & GLUCOSE 4:3
250mg SODIUM
22,6g CH
VEGAN
MOVISTAR TEAM

www.226ERS.com

"EN ESPAÑA SE VENDIERON MÁS DE MEDIO MILLÓN DE BICIS DE MONTAÑA Y EMTB EN 2023"

UNA DE CAL... Y OTRA DE ARENA

Los datos presentados recientemente por AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España) reflejan por segundo año consecutivo una reducción en la facturación anual del sector de la bicicleta, cifrado en un 8,79% respecto a los datos de 2022, que ya sufrió la primera bajada tras el boom post covid. No solo las bicis como producto se ven envueltas en esta bajada de la cifra de negocio con -10,44%, las herramientas (-8,28%), componentes (-7,69%), cascos (-6,79%) y textil (-6,13%) también sufren en este período.

Las bicicletas de montaña convencionales experimentaron el mayor descenso en ventas, de las 468.000 unidades vendidas en 2022 a unas 360.000 en 2023, una disminución del 23,08%. Sin embargo, el dato positivo es que esta categoría sigue siendo la referencia en el sector cuando se incluyen las ventas de bicis de montaña eléctricas superando las 500.000 unidades.

A pesar de esta reducción, la producción de bicicletas en España alcanzó su tercer mejor año histórico con 301.100 unidades producidas, valoradas en 245,5 millones de euros. Este es un buen dato, al que se suma el nivel de empleo en el sector, con más de 24.000 personas trabajando directamente en más de 3.300 empresas, incluidas 400 fabricantes, importadoras y distribuidoras. Con la segunda parte de 2024 por delante, y la percepción compartida de ver cada día más gente montando en bici en todas sus disciplinas, 2025 seguramente sea el año de la "nueva normalidad" en el sector.

Julio Vicioso
Director BIKE
jvicioso@slib.es

BIKErevista
@BIKErevista
REVISTABIKE
@revista_BIKE
BIKE

SNBC
5 OCTUBRE 2024
CAMPEONATO DE ESPAÑA ULTRAMARATÓN MTB 2024
RASCAFRÍA (MADRID)

5 DE OCTUBRE

Esta fecha tienes que marcarla en rojo en el calendario porque es la elegida para el Cto. de España de Ultramaratón y además recorre algunos de los lugares más espectaculares de la Sierra Norte madrileña. Más info: sierranortebikechallenge.com

HASTA SIEMPRE

Una de las personas clave en el desarrollo de Merida Bikes en Europa, Jürgen Falke, nos ha abandonado demasiado pronto, con tan solo 61 años. Desde BIKE, nos unimos al dolor de toda la familia Merida y reconocemos la gran labor realizada a nivel profesional y personal todo este tiempo.

383

08
TEST THE BEST
Exito completo completo con cientos de pruebas de las mejores e-bikes.

30
SOMIEDO+JEEP
La Rosca de Somiedo nos espera en julio, y hemos ido a reconocerla.

40
ROCKSHOX-SRAM
Se han vuelto locos con un montón de novedades este pasado mes.

46
REVEL RANGER
Una marca muy americana y mucho americana.

52
SCOTT LUMEN
Con ella se inauguró una nueva era en la integración de e-bikes

58
VERSUS
¿Santa Cruz Heckler o Heckler SL? ¿Ligera o full power?

66
CONWAY
La historia de una marca volcada en la mejor relación calidad y precio.

94
ETERNO
Incombustible, irreductible, inconformista, luchador, incansable. Simplemente G.O.A.T.

ADEMÁS:

MICROTEST: 72
PERSONAL TRAINER: 76
MECÁNICA: 84
MTB MUJER: 90
RUTA: 108

¿QUÉ QUIERES VER EN BIKE?

¿Qué artículos te gustaría ver en los próximos números? Escríbenos con tus sugerencias:
bike@mountainbike.es

¿QUIERES MÁS BIKE?

Suscripciones:
91 060 44 83.
suscripciones@slib.es
Contacto BIKE:
bike@mountainbike.es

#CONNECTING #BIKEPEOPLE
#LEEREVISTAS
#MEGUSTABIKE

ENLACE AL CANAL x.com/byneontelegram
x.com/byneontelegram

BIKE TAMBIÉN EN VERSIÓN DIGITAL

Carga este código QR y accede a BIKE en digital.

App Store
Google play

SHIMANO
CONNECTED
GRX
CANYON
SHIMANO
GRX
Di2
DIGITAL INTEGRATED INTELLIGENCE
GRAVEL.SHIMANO.COM

JOHNY WALKER, CON SU BETA, EN UNO DE LOS SALTOS MÁS TERRORÍFICOS POR LA FALTA DE VISIBILIDAD PARA CALCULAR LA RECEPCIÓN.

Red Bull
HARDLINE
Red Bull

Ronan Dunne ganó el descenso *con un tiempo de* ***2:23.045****, el segundo mejor tiempo en estos 10 años de carrera.*

Red Bull
HARDLINE

Tahnée Seagrave *desbloqueando retos.*

PURO ESPECTÁCULO

En su 10º aniversario, una las carreras de DH más locas del panorama internacional, la Red Bull HardLine de Gales, ha hecho historia. Por primera vez 4 mujeres han completado el recorrido íntegramente: Cami Nogueira, Jenna Hastings, Vaea Verbeeck y Tahnée Seagrave. Histórico porque una bici española ha subido a lo más alto de podium, la Mondraker Summum del joven irlandés de 21 años Ronan Dunne, e histórico por la repercusión el desafío de intentar batir en moto el mejor tiempo realizado en bici, por Jackson Goldstone que ganó la carrera en 2022 con un tiempo de 2:20:53. A los mandos de la moto se puso el profesional Johny Walker, quien declaró que había pasado verdadero miedo en el trazado. No logró batir el récord, se quedó a 13 segundos.

»RIDER: Johny Walker
»FOTO: RedBull
»LOCALIZACIÓN: Wales (UK)

FOX
FOX
FOX
MOUSTACHE
MOUSTACHE
MAXXIS

Test
THE BEST
EL FESTIVAL DE LAS BICIS ELÉCTRICAS
25-26 MAYO
2024

TEST THE BEST. LOS MOLINOS (MADRID) 25-26 DE MAYO

SOLD OUT

MÁS DE 1.500 PRUEBAS EN UN FIN DE SEMANA ES EL DATO CON EL QUE NOS QUEDAMOS DESPUÉS DE TERMINAR LA SEGUNDA EDICIÓN DEL FESTIVAL EXCLUSIVO PARA BICIS ELÉCTRICAS, TEST THE BEST.

SIN DUDA, UNA EXCEPCIONAL ACOGIDA POR PARTE DE TODOS HACIA TEST THE BEST. La idea de probar las mejores bicis eléctricas del mundo ya es de por sí un muy buen plan para un fin de semana, y si encima la meteorología acompaña, el resultado no puede ser mejor. Con asistentes de Cantabria, País Vasco, Murcia, Castilla La Mancha y Castilla León, Murcia, Andalucía, Asturias, Galicia… durante dos días Los Molinos (Madrid) ha sido el epicentro del eMTB, en un evento cuyo objetivo es acercar el producto al consumidor final.

VARIEDAD, MUCHA

Durante las dos jornadas, todos los asistentes han podido conocer de primera mano las mejores y más novedosas tecnologías, como el ABS de Bosch, hasta los primeros cambios automáticos Autoshift para bicicleta desarrollados por la marca japonesa Shimano. Las mejores marcas pusieron a disposición de los asistentes sus últimas novedades, como es el caso de Specialized con la Turbo Levo, elegida Mejor Bici eléctrica del Año por los lectores de www.mountainbike.es que colgó el cartel de agotada durante todo el fin de semana. La enorme demanda de pruebas, rozando el 100% de las unidades disponibles, era extensible a todo el evento. Scott, MMR Bikes, Merida, Trek, Berria, Gas Gas, Husqvarna, Moustache, Beeq o Focus pudieron estar en contacto de primera mano con los usuarios finales gracias a TEST THE BEST, y a los tres recorridos diseñados para poder realizar las pruebas, fuera cual fuera el nivel de los usuarios.

TEXTO:
Julio Vicioso

FOTOS:
Pablo Dominguez /
Héctor Ruiz

1

1> CURIOSIDAD. Guillem Jorba fue uno de los guías de lujo, en este caso para Gas Gas, que se estrenaba en TEST THE BEST.

2> FOX 36. Julio Domingo Martins fue el ganador de la horquilla FOX 36 cedida por Bicimax.

3> LOS MOLINOS. Un escenario perfecto para probar las mejores eMTB del mercado.

4> MTB DE LA MUJER. El sábado por la mañana se celebró el MTB de la Mujer con una gran participación.

5> TRES RUTAS. Los tres recorridos diseñados por la organización son perfectos para el eMTB, sea cual sea el nivel.

6> PREMIOS. Entre todos los inscritos se realizaron dos sorteos al final de cada jornada con regalos de Trek, Lazer, Syncros, Cycplus, Shimano o Fox.

7> ATENCIÓN. Todas las marcas prestaron una atención personalizada a quienes habían realizado su reserva, para dar todos los detalles de uso.

8> ENDURO MAN. El gallego Toni Ferreiro, Campeón de España, fue guía del evento para Merida Bikes. Todo un lujo para aquellos que montaron con él.

9> VAM SL SQUARED. La nueva eMTB Light de Focus equipada con el Fazua Ride 60, otra de las bicis disponible.

10> SUELTA LOS FRENOS. La asociación dirigida por la psicóloga Carla Rodríguez realiza una gran labor.

2

3

Test THE BEST
TREK
FOX
BOSCH
SPECIALIZED

4

TODAY 16 MY DAY
BIKE

6

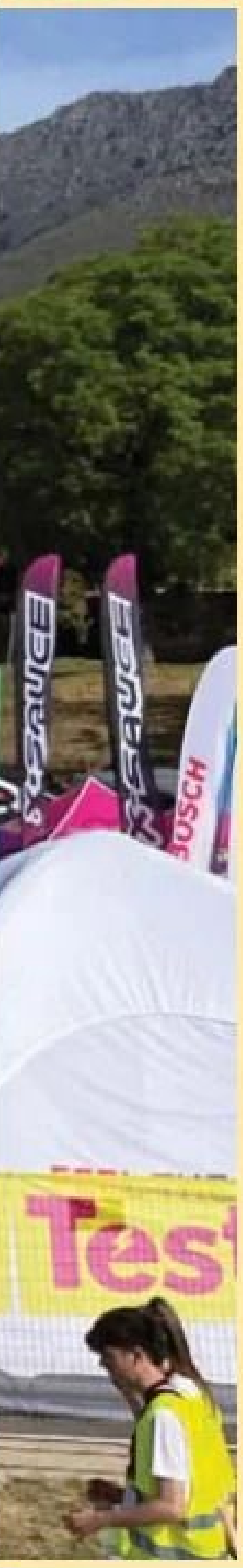
Test THE BEST

7

5

Compartimos tu pasión
MERIDA

8


SAUCE
BOSCH
Test

Test THE BEST
EL FESTIVAL DE LAS BICIS ELÉCTRICAS
TREK

TEST BIKES
FOCUS
SMART PERFORMANCE BIKES
EVERYWHERE
TEST BIKES
MUSTACHE

9

Comunidad de Madrid
Test THE BEST
EL FESTIVAL DE LAS BICIS ELÉCTRICAS
eBike

10

TREK
TREK
TREK

1

2

3

1> DOS MUNDOS. Trek dispuso de sus dos eMTB más exitosas entre su amplia oferta: Rail y Fuel EXe.

2> GAS GAS. Mucho interés hacia las marcas propiedad de KTM Industries, tanto Husqvarna como Gas Gas. Estuvieron muy solicitadas.

3-4> BROTES VERDES. Absoluto éxito de Merida con su recién estrenada eOne Sixty que llegaron a TEST THE BEST directamente en avión para estar a tiempo. La marca taiwanesa sigue acertando con cada producto eMTB que lanza al mercado.

5-6> LÍDERES. Bosch disponía en su stand de los diferentes sistemas para eMTB, como el superventas Performance GEN4 y el nuevo SX para eMTB Light. Laura Sánchez y el resto del equipo se encargaron de explicar a todos los asistentes las características ténicas a nivel teórico, y el gran Edgar Carballo, lo hizo a nivel práctico.

7-8> ACENTO FRANCÉS. En el stand de Ekoï pudimos ver una de las visitas ilustres del fin de semana, el belga Johan Bruyneel. Y poder comprar sus fantásticos productos a un precio sin competencia.

9-10> THE BIKE GARAGE. Ignacio Díaz presentó en sociedad todos los útiles diseñados por el mismo para hacernos la vida (y la mecánica) más facil.

11-12> NO SOLO LEVO. En Specialized, además de la Turbo Levo, se pudieron probar la Tero y la Creo enfocada a gravel, además de poder compartir en su stand el tiempo para tomar un refrigerio y participar en sus actividades.

4

5

6

7

ekoï
ekoï
ekoï

8

PRODUCTS DESIGNED FOR PERFORMANCE WITH PRO ATHLETES

9

THE BIKE GARAGE

10

THE BIKE GARAGE

RECLAMO. Elegida como "Mejor eMTB del Año" por todos nuestros lectores, la Specialized Turvo Levo fue una más de las bicis en colgar el cartel de completo.

11

SPECIALIZED

12

SPECIALIZED
Test the Best

PROTAGONISTAS

¿Qué nos cuentan los usuarios?

Alberto y Jorge (Gijón)

"Hemos venido a Test The Best para hacer una comparativa de las bicis que hay aquí, de las diferentes marcas que trae cada compañía cada año. Nos lo pasamos muy bien en estos eventos y también hemos venido porque a veces uno se para a pensar cuál va a ser la próxima bici que hay que comprar. Los dos venimos del enduro en bici muscular y estamos más interesados en las bicis ligeras, que empujan no mucho. Nos gustan las eléctricas pero sí es cierto que cuanto más se parecen a una bici convencional, mejor".

Daniel (Toledo)

"Me parece una oportunidad muy buena de probar diferentes modelos. Yo siempre he montado en bicis sin asistencia y siempre viene bien sentir más adrenalina y, sobre todo en las cuestas y en las trialeras que son más cañeras, te permiten hacer una trazada diferente y superar obstáculos que con las otras no se puede. Me gusta la ligereza, y, en la autonomía, no hace falta mucha, para ir enlazado con el medio ambiente, no hace falta tanta potencia, para sacrificar un poquito las piernas y ganarse la comida o el refrigerio con los amigos después de una ruta".

Natalia (Navacerrada)

"He venido porque mi padre y yo tenemos cada uno una bici eléctrica y damos vueltas por la montaña, pero las nuestras son un poco pesadas y queríamos probar las mejores y que fueran más ligeras. Hemos probado la MMR (Kaizen) y me ha gustado mucho porque era muy ligera y muy cómoda pero luego hemos probado otra y creo que me ha gustado más. Me han gustado mucho las dos, hemos ido por un camino de piedras en bajada y me han parecido como que eran indestructibles."

1

TEST BIKES
FOCUS
2

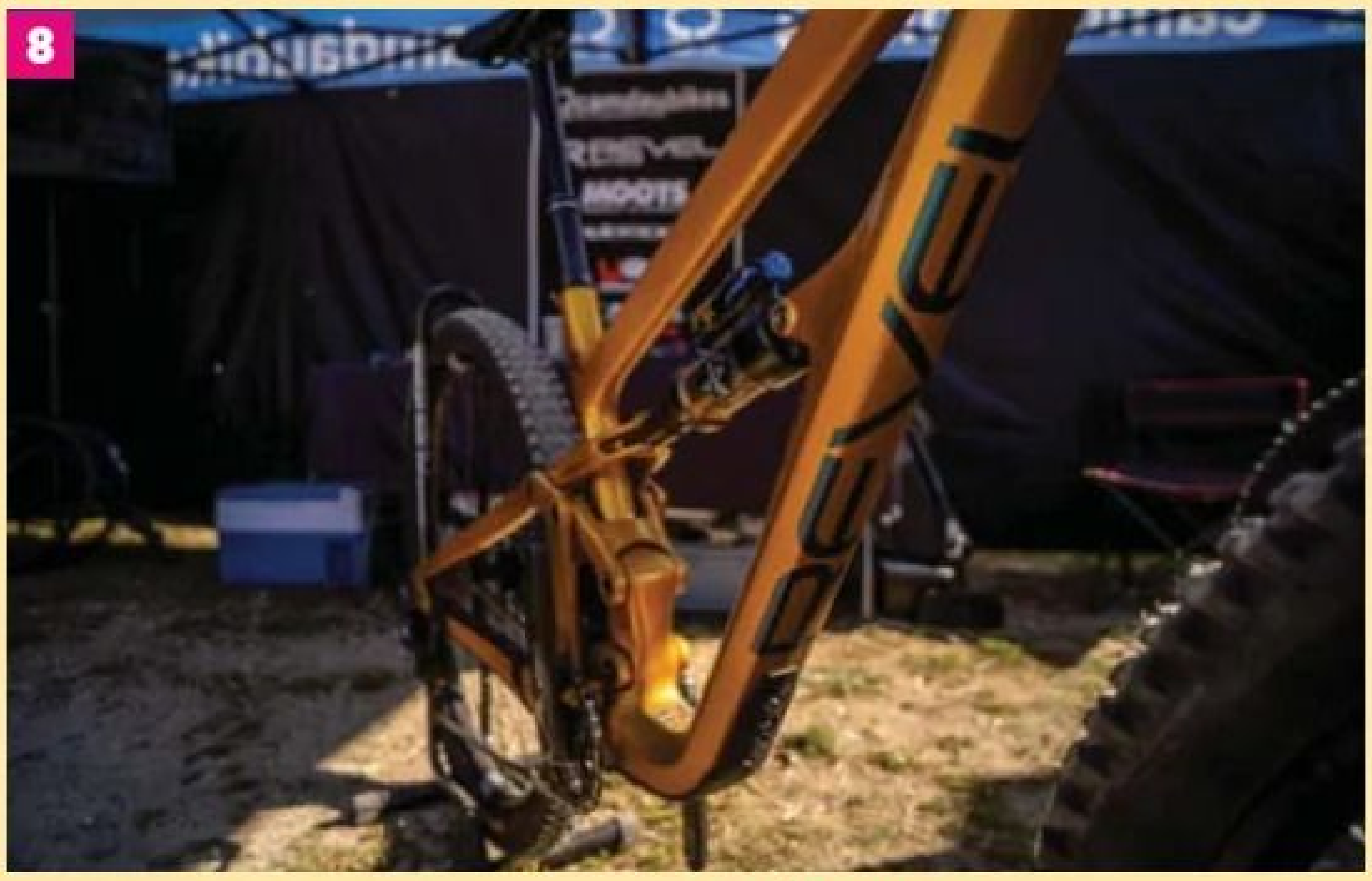
MOUSTACHE
{MOUSTACHE
BIKES
3

2024 BERRIA
WELCOME
Driven by excellence
4

5

SCOTT
MERIDA
LUMEN eRI
7

SYSTEMS
EP8
6


8

9

1 Y 2> PODIO. Gran equipo y gran resultado el de Focus en TEST THE BEST, con una posición en el podio por número de pruebas y por ambiente en sus test.

3> SMILE MACHINES. La marca francesa Moustache, autética pionera en bicis eléctricas no se podía perder TEST THE BEST. Samedi, Wide... diferentes modelos para diversas necesidades.

4> A LA ÚLTIMA. Berria dispuso de su Stratos recién lanzada como estrella, incluyendo el SRAM PowerTrain y las suspensiones electrónicas RockShox Flight Attendant.

5-6> FUTURO. Las tecnologías AutoShift y FreeShift de Shimano son un adelanto de lo que nos depara el futuro, con automatismos válidos tanto para los no iniciados como para los más expertos.

7> UN HALO. La Lumen de Scott triunfó con su concepto de eMTB Light silenciosa y ligera. Lizer Ponz fue el encargado de explicar todos los detalles antes de cada salida.

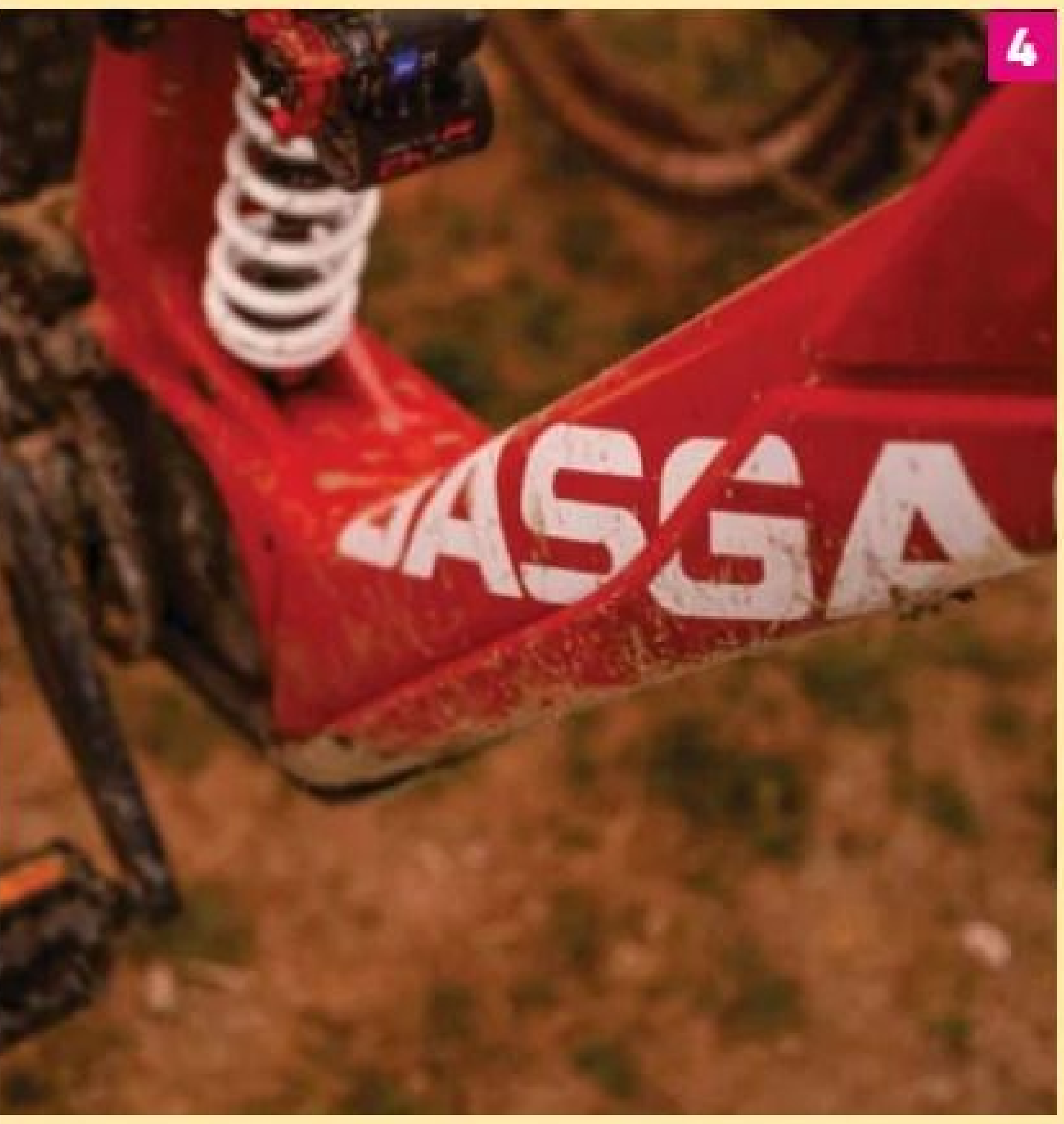
8 ¡¡UN LAMBO!!. Eso oímos al pasar junto al stand de Camdau Bikes donde se podían ver las nuevas Revel, que de momento no tienen eMTB, pero las esperan para 2025.

9> LIGHT O FULL. MMR Bikes disponía de todas las opciones, tanto eMTB Light con la Kaizen, como con sus conocidas X-Bolt equipadas en ambos casos con Bosch.

10> MÁS MUJERES. Lejos de la paridad, pero si ha habido un incremento notable de mujeres en el evento probando las eBikes.

10

BEEQ
E-BIKES
RIDE SMART.
#BEEQBICYCLES
3.099€
2.099€
1



1> BUEN SABOR. Nos llegaron muy buenas opiniones de las portuguesas Beeq, todavía algo desconocidas en nuestro país. Como fabricantes, tienen un enorme potencial de crecimiento en eMTB.

2-3> LUJAZO. Un verdadero lujo disponer del servicio técnico de FOX Suspensiones en el evento a disposición de todo aquel que quisiera realizar mantenimiento en sus suspensiones.

4> PRIMAS. Las Husqvarna con sistema Shimano EP8 compartían espacio con la gama de Gas Gas, ya que pertenecen al mismo grupo. Estamos expectantes sobre lo que pueden llegar a hacer.

5> PRUEBA REAL. Todas las Merida eOne Sixty estaba convenientemente montadas con neumáticos Pirelli y en su stand pudimos deleitarnos con los monstruosos neumáticos de F1.

5
PIRELLI
SCORPION

PROTAGONISTAS

¿Qué nos cuentan los usuarios?

Roberto y Rafa (Valladolid)

"Yo (Roberto) ya tengo una eléctrica, pero me gustaría tener referencias por si en un futuro cambio. (Rafa) Yo tengo bici eléctrica también y quiero sobre todo probar motores diferentes, con diferentes potencias, y también el tema de suspensiones, que es importante en las eléctricas. En mi caso (Rafa) prefiero indudablemente las full power. Yo (Roberto) tengo ahora una full power, y aquí estamos probando full power, pero cada vez me llaman más la atención las ligeras y sí que tengo interés en probar alguna".

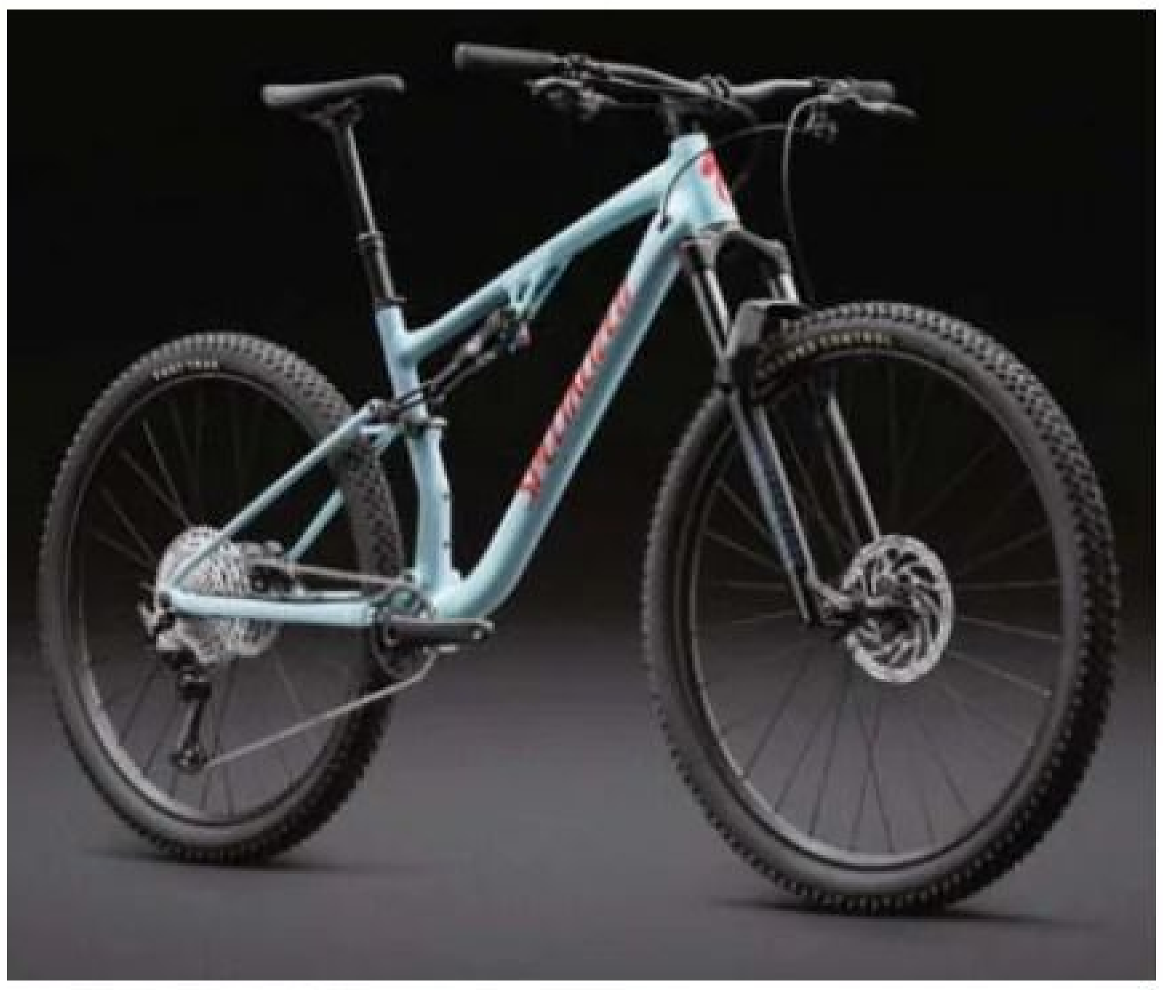
Manuel (Madrid)

"Tengo una bici de las tradicionales y he venido a probar unas bicis eléctricas para ver qué tal funcionan. Todavía no tengo claro del todo qué tipo de e-MTB me gusta más. Por ahora he probado dos bicicletas, una es de las que llaman full power y otra es ligera, que tiene un motor un poquito más pequeño. Creo que por ahora me convence la ligera, con un motor de poca potencia".

Axier, (Cantabria)

"Soy usuario de bici eléctrica y quería comparar mi bici, que ya tiene unos añitos, con los últimos modelos, y esta era una ocasión perfecta para contrastar si lo que tengo sigue siendo válido o ya no lo es y hay que ir pensando en otras cosas. He tenido la oportunidad de probar prácticamente todo lo que necesitaba, los diferentes motores que existen ahora en el mercado y los modelos de bicis que encajan con el estilo que ando. Soy ciclista de bici normal, no voy a decir otra palabra, y me van las SL, soy ligerito y me gusta darle y sudar."

¿QUIERES MÁS INFORMACIÓN SOBRE CADA NOTICIA?
Carga este QR en tu terminal o entra en *mountainbike.es*



1

NO ES ALUMINIO SIN MÁS

SPECIALIZED CHISEL FS

Specialized lanza la nueva Chisel FS -Chisel es su rígida de XC de aluminio-, una bici de doble suspensión que viene a reforzar el catálogo por la parte más accesible, pero como ya es habitual en esta marca, no se trata de un modelo de aluminio sin más para cubrir un hueco, sino que en ella también han trabajado para ofrecer unas características muy competitivas. Se ha prestado atención a la ligereza, con un cuadro de 2,750 g, con detalles como el tubo de sillín, de una pieza con el eje de pedalier, mediante hidroformado, sin cordones de soldadura. Lo mismo sucede con los puntos de giro tanto del basculante como de la bieleta. Se trata de la tecnología D'Aluisio Smartweld llevada un paso más allá. La flamante Epic 8 ha servido de inspiración a la Chisel FS, lo que queda patente en la suspensión Ride Dynamics y también en la geometría progresiva, con posibilidad de un ligero cambio geométrico mediante Flip-Chip. Con 120/110 mm de recorrido, hay 4 montajes con precios a partir de **2.600 €**, y también el cuadro suelto por **1.700 €**. **[+INFO]** ***www.specialized.com***

BIKE www.mountainbike.es Stories

> Red Bull Rampage llega con buenas novedades este año. La más importante es que por vez primera se incluirá categoría femenina, muestra de la expansión del freereide entre las mujeres. Además, el evento se expande de uno a dos días, y la organización ha prometido una serie de novedades y mejoras que enriquecerán la experiencia tanto para los asistentes en vivo como para los que sigan el evento online. Será en octubre.

> Shimano y Zona Zero Pirineos han llegado a un acuerdo de colaboración en primera fase para el mantenimiento de senderos de MTB, que se extenderá hasta la primavera de 2025. Bajo esta colaboración, Shimano asumirá los costes derivados del mantenimiento de tres de las mejores rutas de Zona Zero: ZZ007 Bajo Peñas, ZZ0051 Guatarán y Amén, y ZZ0056 El Alto del Pino, que pasarán a estar patrocinadas por la marca.

> La sede del Comité Olímpico Español fue el escenario de la premier del documental "Ready, París, Go". Patrocinada por Allianz, esta producción recoge el testimonio en primera persona de cinco deportistas que comparten sus desafíos y experiencias mientras se preparan para los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de París 2024. Uno de ellos es David Valero.

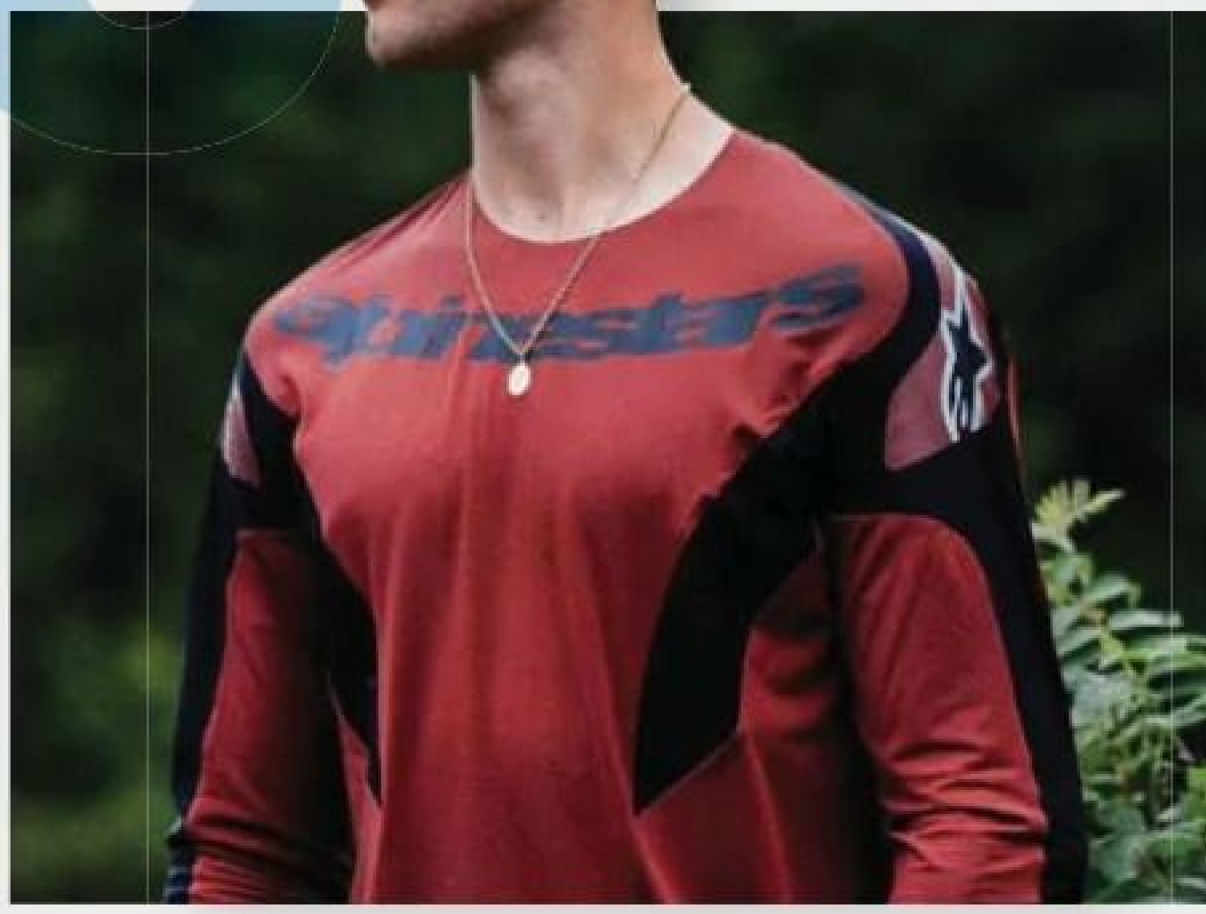
> La tendencia en competición XCO es a llevar neumáticos más anchos, sin embargo Victor Koretzky sorprendió a todos montando unos neumáticos de gravel para disputar el short track de Nove Mesto, una carrera que ganó. El francés se decantó por unos Specialized Pathfinder de 575 g en versión 47 mm. En MTB no existen configuraciones tan rápidas. ¿Creará una nueva tendencia?

> Canyon inaugura un nuevo centro de servicio, Canyon Factory Service, en Tres Cantos, Madrid. Es el primer espacio físico abierto a clientes de la marca. El nuevo Canyon Factory Service se encargará de proporcionar reparaciones, mantenimiento y asesoramiento técnico a los clientes. Además, los usuarios podrán beneficiarse de diagnósticos precisos y servicios de ajuste personalizados para maximizar el rendimiento de sus bicicletas.

EL HOMBRE DE MODA

ALPINESTARS A-SUPRA

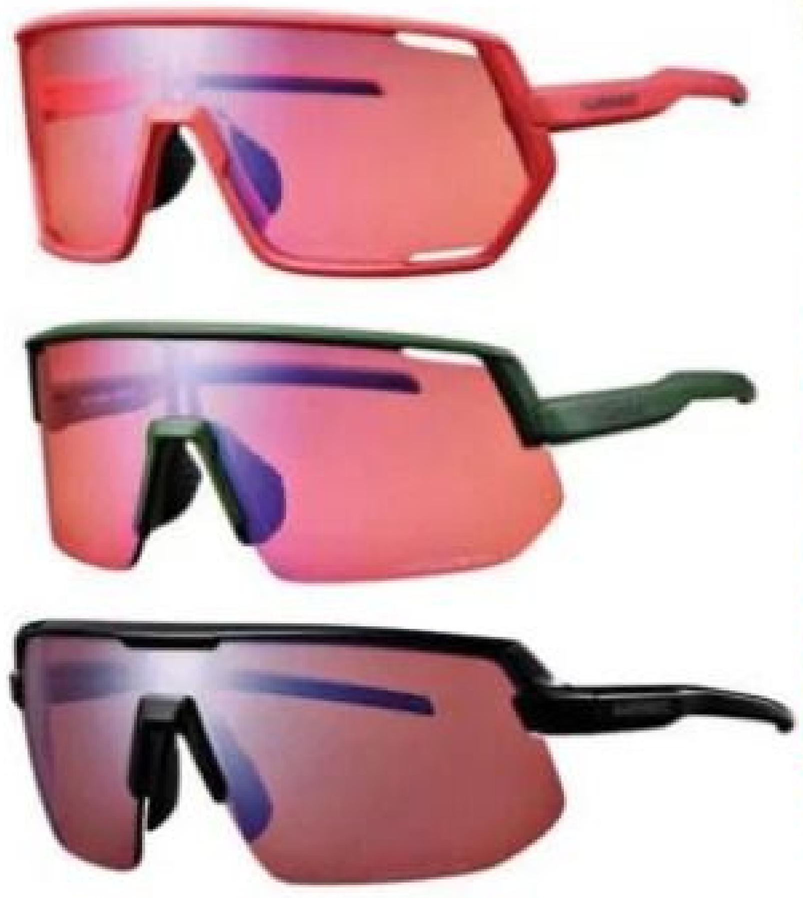
Alpinestars Cycling acaba de presentar la nueva equipación A-Supra Burgundy (burdeos), apoyándose del piloto del Mondraker Factory Racing, Ronan Dunne, el hombre de moda en el DH tras sus dos victorias consecutivas: en la Red Bull Hardline y su primera victoria en la Copa del Mundo en Polonia. La nueva versión en un cálido color burdeos aporta un toque de estilo a una equipación técnica de alto rendimiento. Su PVP es de **89,95 €** la camiseta y **199,95 €** el pantalón. **[+INFO] eu.alpinestars.com**



Primera Vez

IXS EUROPEAN DOWNHIL EN PANTICOSA

Panticosa, en el corazón del Pirineo aragonés, se prepara para recibir la IXS European Downhill Cup del 19 al 21 de julio de 2024. Las inscripciones para este evento que promete reunir a algunos de los mejores riders del mundo, ya están abiertas. Se trata de una competición conocida por sus emocionantes pruebas en la región de los Alpes durante los últimos 15 años, y que ahora se celebra por primera vez en España. **www.ixsdownhillcup.com**



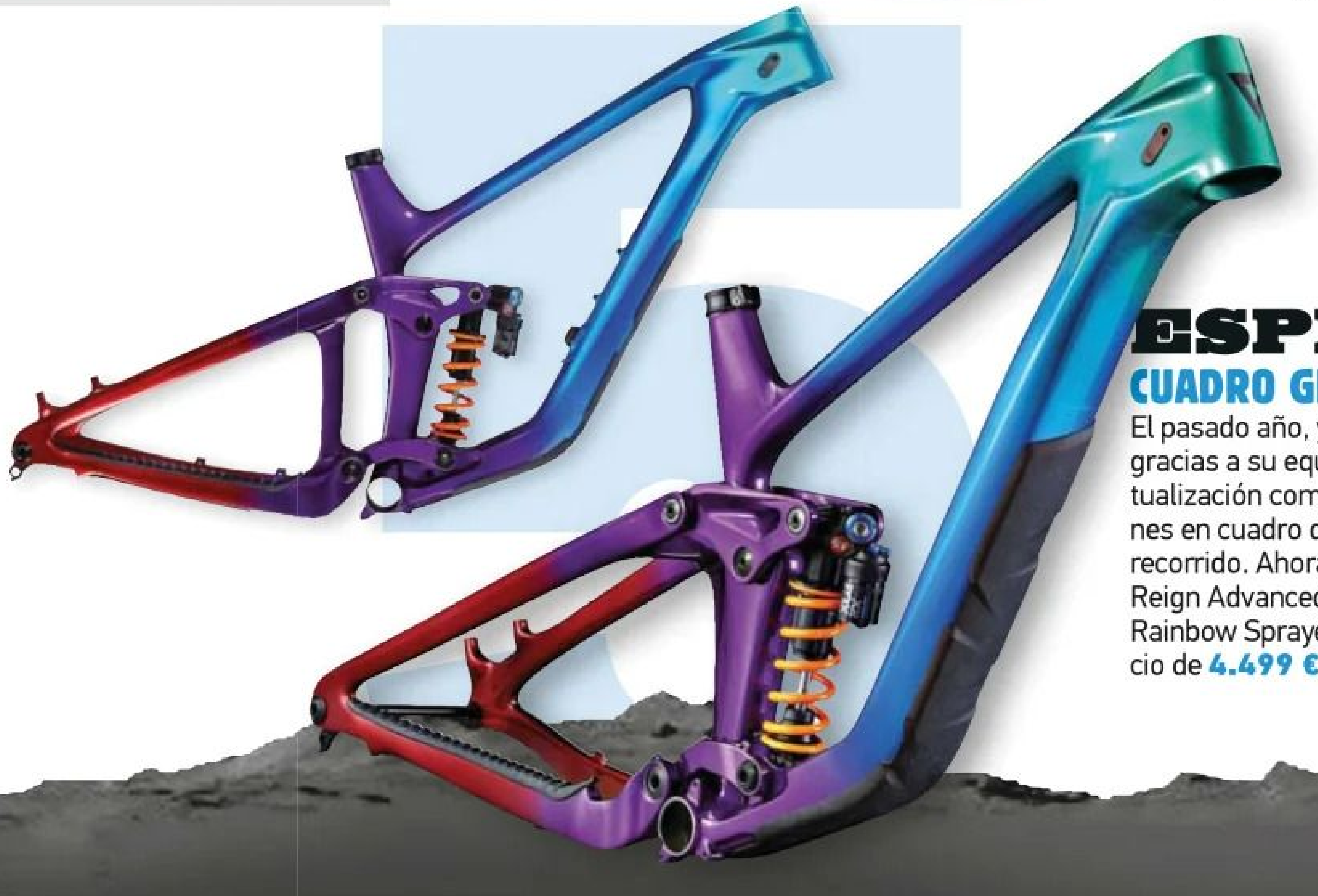
TOPNEW

»ALTO RENDIMIENTO

NUEVAS GAFAS SHIMANO CON RIDESCAPE

La firma nipona presenta tres nuevas gafas de alto rendimiento provistas de la tecnología de lentes Shimano Ridescape, la cual enfatiza los colores y resalta las superficies en diferentes tipos de terreno. Se trata de los modelos Technium, Technium L y Twinspark, los cuales presentan un diseño liviano, con marco completo o medio marco. Las dos primeras cuestan 99,95 € y la última 54,95 €.

[+INFO] bike.shimano.com



ESPECTACULAR

CUADRO GIANT REIGN ADVANCED

El pasado año, y tras un periodo de evolución en las carreras gracias a su equipo de competición, Giant presentaba una actualización completa de su bici de enduro, la Reign, con opciones en cuadro de carbono, de aluminio y versión SX con mayor recorrido. Ahora Giant presenta una edición limitada del cuadro Reign Advanced de carbono, con unos colores espectaculares Rainbow Sprayed. Se pone a la venta en tres tallas y a un precio de **4.499 €**. **[+INFO] www.giant-bicycles.com**

- Mahle ha presentado su sistema X30, que se añade a su línea de sistemas de asistencia alojados en el buje trasero. Compatible con elementos del X20, tiene un par de 45 Nm, un peso de 3,5 Kg y orientación hacia una mayor robustez y versatilidad.

- Muriel Bouhet es la nueva Customer Care de Trek Bicycle South Europe, responsable de atención al cliente. La francesa, afincada en nuestro país desde hace décadas, tiene una extensa experiencia en Marketing en marcas como Merida, Rapha, o más recientemente, en las marcas del grupo Accell, como Ghost, Lapierre o Haibike.

- Sea Otter Europe ha creado un programa específico llamado 'Sea Otter Europe PRO', para facilitar a los profesionales de la industria los contactos, las ventas, las conexiones y trabajo entre marcas. Para el festival, que se celebrará del 20 al 22 de septiembre, todas las marcas expositoras y los profesionales que reserven la acreditación profesional, contaran con servicios exclusivos físicos y digitales.

- Brose actualiza su aplicación E-Bike App, revisando a fondo el registro de trayectos. El número de estadísticas registradas se ha incrementado considerablemente, y la marca de motores ha prestado especial atención a una presentación gráfica atractiva y clara de los detalles. La aplicación también evalúa ahora con mayor detalle datos como la distancia, el tiempo, la velocidad, la altitud, la potencia del motor y del pedal, o la cadencia.

- Maxime Marotte ha anunciado que se retira a final de esta temporada. El francés, de 38 años, sufre desde hace años problemas respiratorios que merman su rendimiento y que no ha conseguido atajar. Mont Sainte-Anne será su última Copa del Mundo y Roc d ´Azur será su despedida de su afición.

- Warner Bros. Discovery ha confirmado la venta de una participación mayoritaria en Play Sports Network, productora de los canales GCN, a su fundador, Simon Wear, y CEO, Mia Walter, aunque mantendrá una participación minoritaria en la compañía.

Nitrates
Citrulline 600
CROWN

MATRIMONIO CONSUMADO

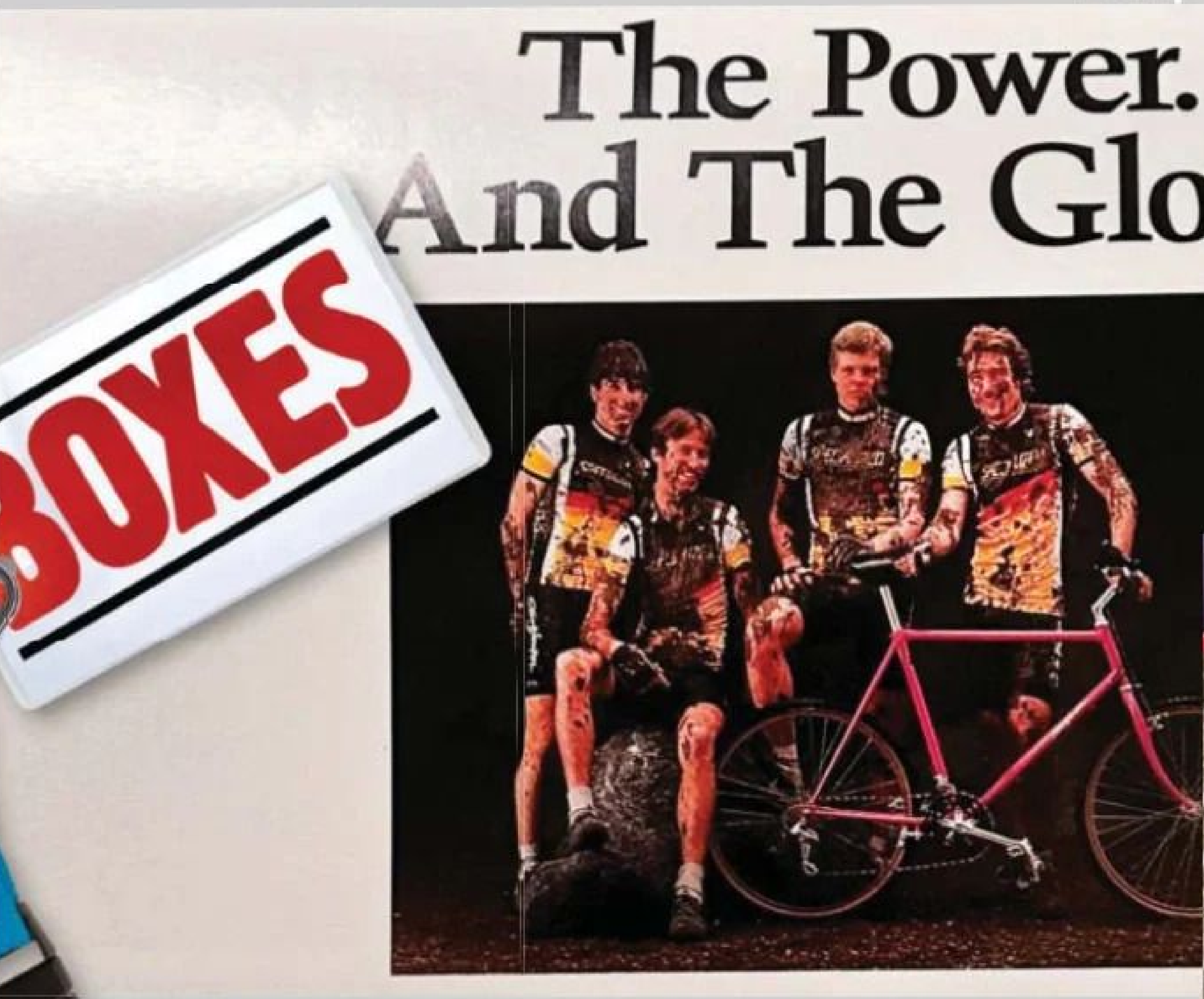
SCOTT SPARK CON FLIGHT ATTENDANT

Scott, una de las marcas que más ha desarrollado estas nuevas suspensiones, ha sacado por fin al mercado sus primeros montajes de Spark con Flight Attendant. RockShox ha aplicado algunas modificaciones para el encaje en el particular diseño integrado de la Spark, que también estrena una cubierta distinta para el tubo diagonal. Hay dos montajes: Spark RC World Cup EVO y Spark RC World Cup, compartiendo el mismo amortiguador y horquilla, con cuadros de diferente nivel de carbono y con montajes diferentes, especialmente en la transmsisión SRAM AXS. Sus precios, **12.210** y **8.650 €**. **[+INFO] www.scott-sports.com**

DOBLE VÍA

CROWN NITRATES 600 +CITRULINE

Crown Sport Nutrition ha lanzado "Nitrates 600 + Citrulline", un producto que combina nitratos y citrulina en un práctico formato de shot gel, diseñado específicamente para maximizar el rendimiento deportivo a través de la doble vía de producción de óxido nítrico (ON), mejorando la vasodilatación, el flujo sanguíneo y el transporte de oxígeno y nutrientes al músculo. En sabor frutos rojos, y formatos de shot gel de 32 g y cajas de 10 shot gel. **[+INFO] crownsportnutrition.com**



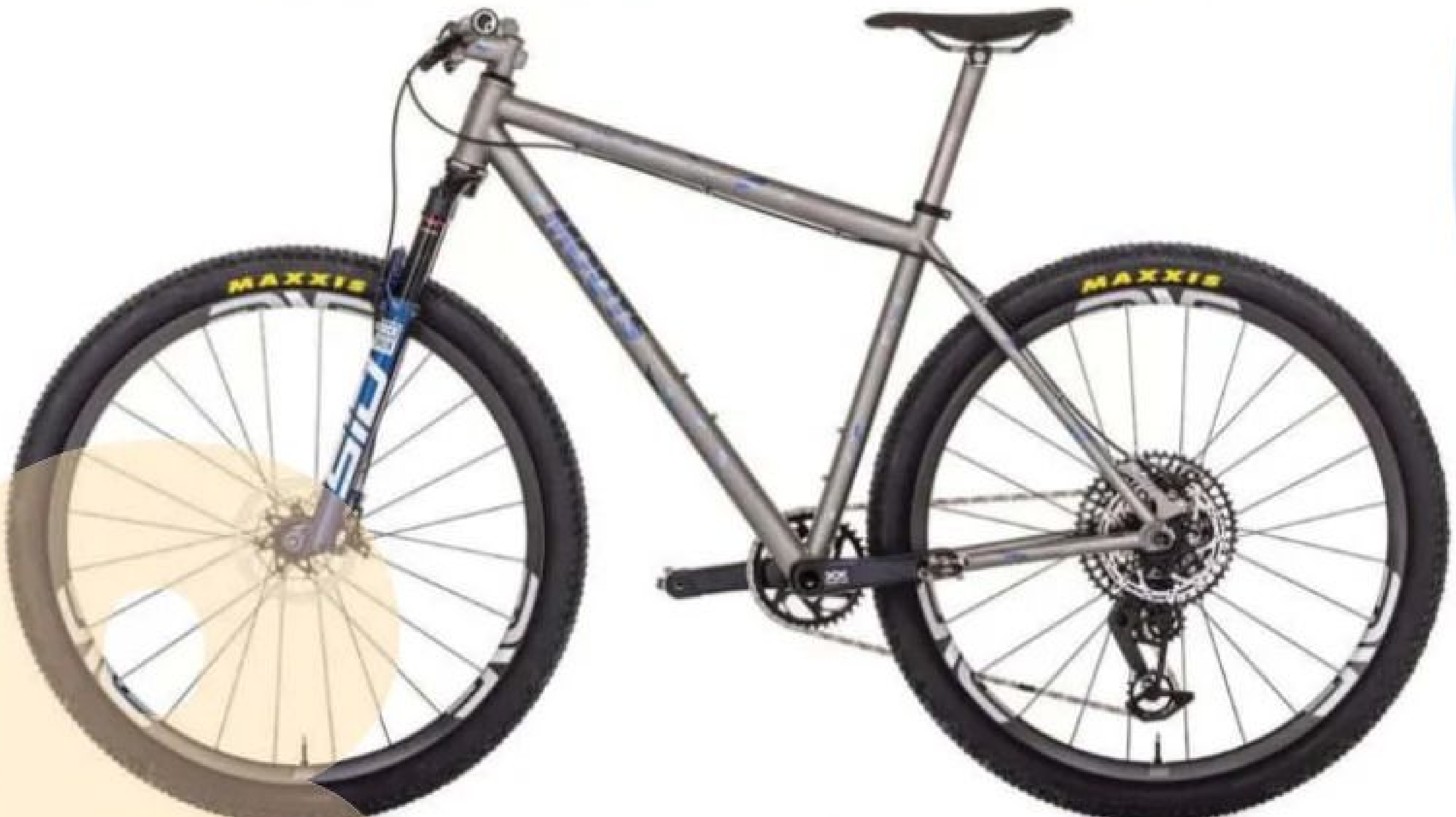
The Power.
And The Glory.

50 AÑOS DESPUÉS

ANIVERSARIO SPECIALIZED

Specialized cumple 50 años y hemos podido ver una celebración muy especial en la indumentaria de su equipo de competición en Val di Sole y Crans Montana, rindiendo homenaje al primer equipo de carreras de la marca, el Team Stumpjumper original del año 1984. Colores de otra época pero que no pasarán nunca de moda, con el amarillo y negro acompañado de las franjas naranja, roja y granate, que evocan a corredores como David McLaughlin, Gavin Chilcott, Laurence Malone, Lisa Muhich, Sara Ballantyne o el mítico Ned Overend. Franjas que no solo hemos visto en la equipación del Specialized Factory Racing de 2024, sino también decorando las ruedas Roval Control SL Team que usan los corredores de XC en sus S-Works Epic 8. ***[+INFO] www.specialized.com***

Nº1 MUNDIAL
PURE XC
SPEED
ANTHEM ADVANDED
GIANT



No entiende de modas

MOOTS MXC

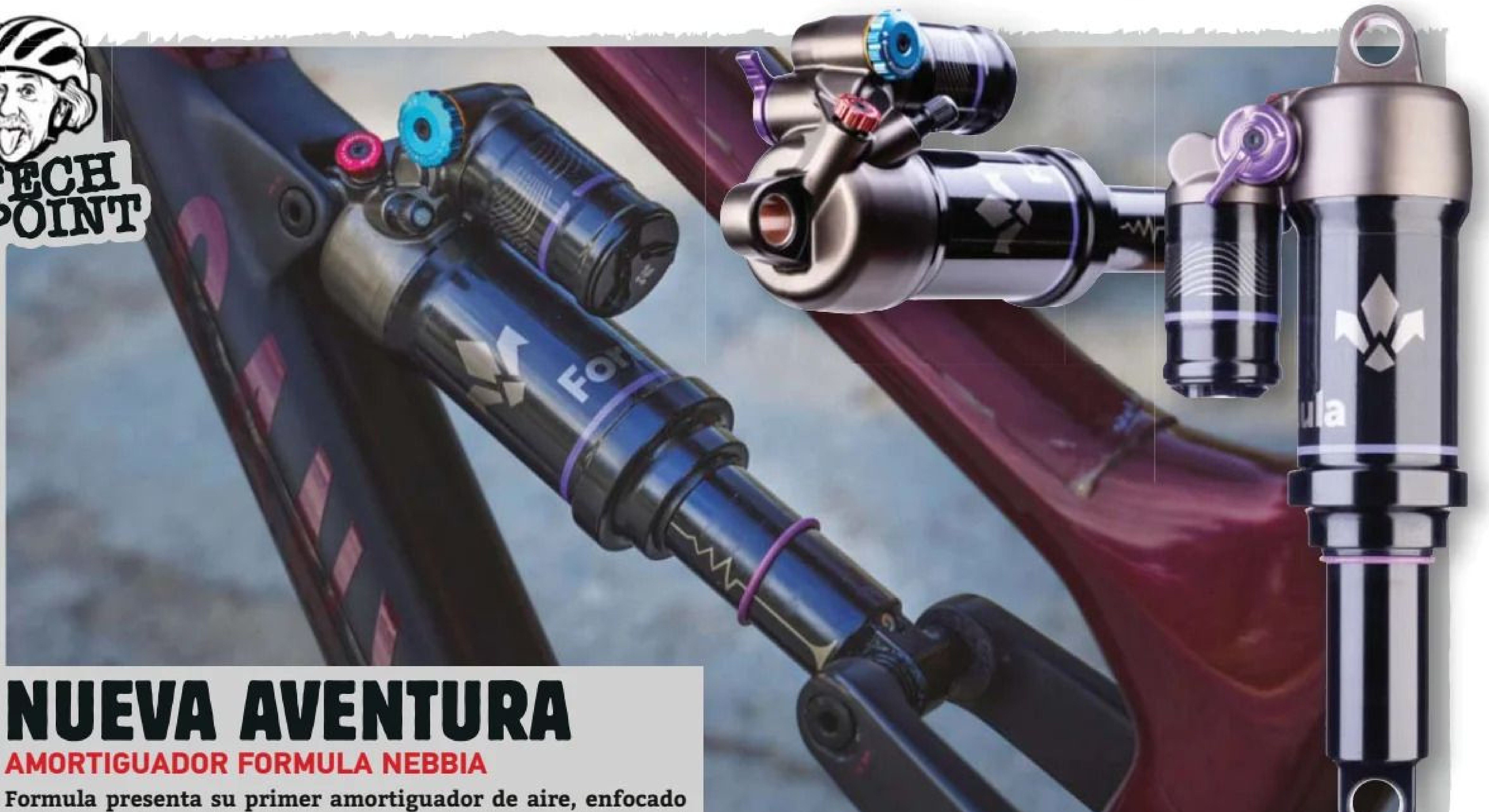
La nueva Moots MXC de titanio es una bici que hará las delicias de todos aquellos que no quieren renunciar a muchas de las sensaciones más puras del XC "de siempre". El triángulo delantero está construido con tuberías de doble conificado, y en cuanto a compatibilidad no se han olvidado de incluir una puntera trasera UDH compatible con las nuevas transmisiones T-Type de SRAM. **[+INFO]** ***moots.com***

LA OCASIÓN LO MERECE

CASTELLI BUFF MEGAMO

Un mes después de que el equipo BUFF Megamo lograra el primer puesto en el ranking mundial UCI de bike marathon, Castelli, el proveedor oficial de ropa técnica del equipo, ha lanzado una serie limitada de maillots conmemorativos, tanto el diseño regular de la temporada como la edición especial de Cape Epic. Los maillots están disponibles para su compra al precio de **84,95€**.
[+INFO] ***bestcyclingbrands.com***

TECH POINT



NUEVA AVENTURA

AMORTIGUADOR FORMULA NEBBIA

Formula presenta su primer amortiguador de aire, enfocado al Trail y Enduro, el Nebbia. La marca ya tenía los modelos Mod y Mod DH, ambos de muelle. Destaca por su facilidad para mantenerlo y hacer reglajes por parte del usuario. Tiene un pistón intercambiable, el CTS (Compression Tunning System), cuya válvula podemos intercambiar para modificar la respuesta de compresión de la horquilla. De serie se incluyen tres válvulas. Además hay tres posiciones de hidráulico (abierto, plataforma y firme), control de compresión en alta de 21 clicks de ajuste y control de rebote de 23 clicks. También se puede variar la curva de compresión mediante el uso de espaciadores tipo esponja llamados Neopos, que aportan, con su elasticidad, un apoyo muy estable en el recorrido intermedio sin hacer excesivamente progresiva la carrera al final. Por fin, en lugar de usar un pistón interno flotante, el Nebbia usa una vejiga de gran volumen para contener el aceite, que genera menos calor y ayuda a mantener la consistencia. Con un peso de 472 gramos en una medida de 210x55, tiene 10 años de servicio postventa garantizado. **[+INFO]** ***www.rideformula.com***

ALWAYS AHEAD

Con un fuerte compromiso con el ciclismo todoterreno, apoyamos a los principales equipos off-road en todo el mundo y continuamente invertimos en mejorar nuestra gama de productos para satisfacer las demandas de los entusiastas. Colaborando estrechamente con ciclistas profesionales, integramos su experiencia en el desarrollo de nuestros componentes, asegurando un rendimiento técnicamente superior en los senderos mientras mantenemos precios competitivos.

FULLSPEEDAHEAD.COM

MAVIC
MAVIC

ÉCHALES UN OJO

GAFAS MAVIC

Mavic presenta sus primeras gafas deportivas. Con dos modelos, el MVS Shield y el MVS Aeroframe, la marca francesa Mavic suma un nuevo producto a su catálogo de accesorios. Materiales punteros como Grilamid, policarbonato, tratamientos oleofóbicos..., sus precios parten de los 79 € en ambos casos. **www.mavic.com**

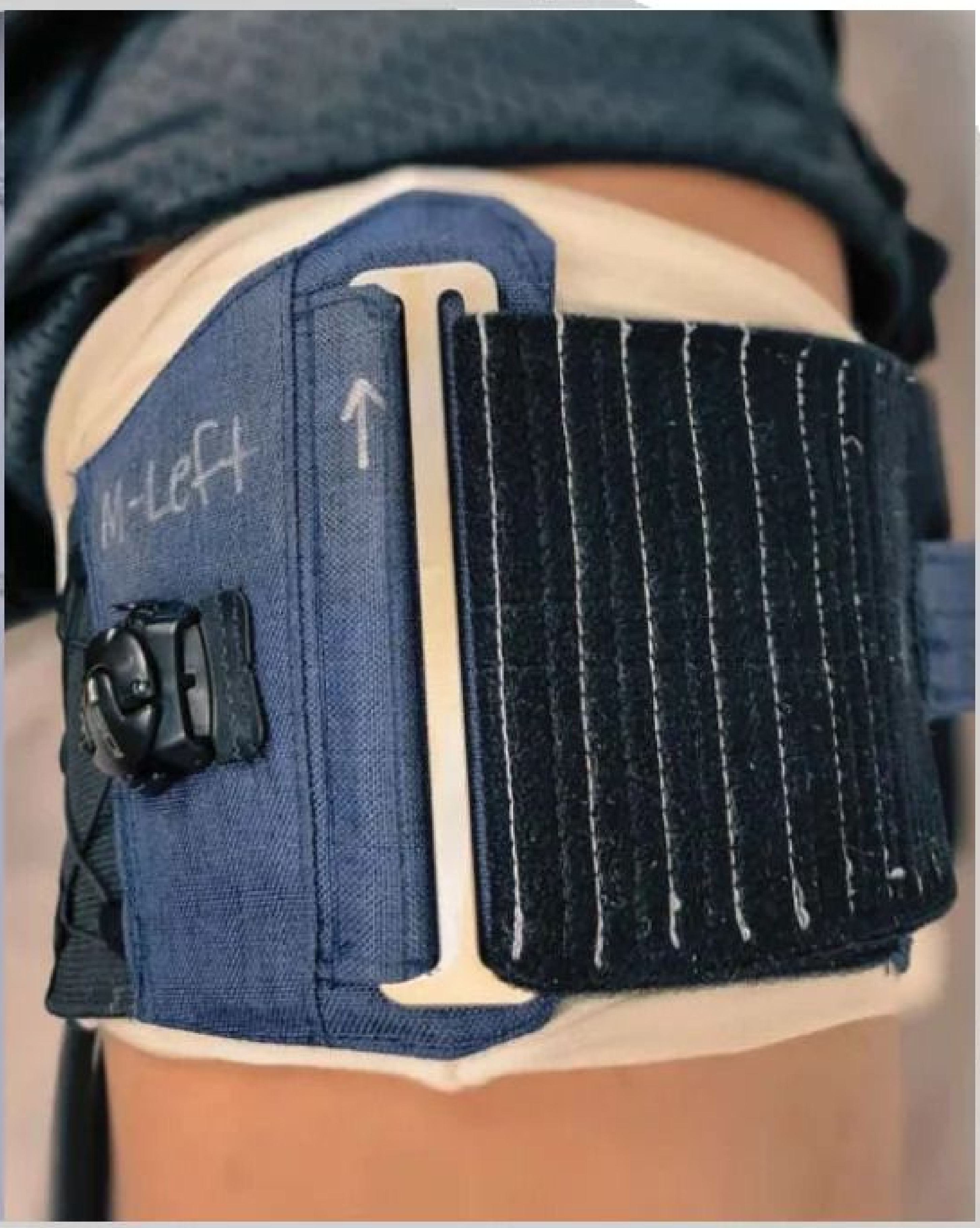
226ERS HYDRA JELLY STRAWBERRY FLAVOUR
226ERS HYDRA JELLY BANANA FLAVOUR
226ERS HYDRA JELLY SALTY CHERRY FLAVOUR
226ERS HYDRA JELLY COLA FLAVOUR
226ERS HYDRA JELLY SALTY CARAMEL FLAVOUR

Es algo diferente

226ERS HYDRAJELLY

226ERS lanza Hydrajelly un producto energético con textura gelatinosa fluida. Esta textura especial se posa en la base del estómago sin capacidad de causarle ningún malestar para pasar a los receptores de carbohidratos del intestino. Debido a su formulación, a base de glucosa y fructosa, Hydrajelly facilita el consumo de carbohidratos y cubre las exigencias de sodio al aportar entre 100 y 250 miligramos, dependiendo del sabor. Con 5 sabores, tiene un PVP de **2,60 €** el stick de 40 g. **www.226ers.com**

PUSH
PATENTED
PUSH



BIKE SECRET

ESTÁN EN ÓRBITA

LOS CIERRES SIDI Y LA NASA

El sistema de dial que vemos en las zapatillas Sidi se ha utilizado en brazaletes de constricción venosa durante los vuelos espaciales para contrarrestar los efectos de la microgravedad en el cuerpo humano, concretamente en la misión Crew-8, la octava misión operativa de astronautas que SpaceX ha llevado a cabo para la NASA a la Estación Espacial Internacional. El sistema de cierre se ha usado para los brazaletes que usan los astronautas en los muslos. Diseñados para contrarrestar los efectos de la microgravedad en el cuerpo humano, su uso está destinado a atrapar líquidos en las piernas y, por lo tanto, reducir el volumen de líquido en la cabeza, lo que puede prevenir posibles cambios en la estructura de los ojos y la visión. ***[+INFO] www.sidi.com***

Para mejorar tu experiencia, debemos innovar mejor.

Presentamos el primer sistema de componentes completamente integrado para el ciclismo de montaña con asistencia.

Elige el Eagle Powertrain.

SRAM

©2024 SRAM LLC

LA TENDENCIA DOMINANTE

BH ILYNX+SL

La nueva iLynx+ SL que ha presentado BH supone el nexo de unión entre las full power y las ligeras, con un peso por debajo de la barrera de los 20 kg, pero capacidades muy amplias en cuanto a motorización y batería. Todos los modelos son de carbono, con el objetivo de lograr estos pesos tan bajos, con el estándar Super Boost de 157 mm. A este cuadro se suma el motor Shimano EP801, con sus 85 Nm de par máximo y BH ha apostado por el minimalismo tanto en el mando remoto del motor como en su display, con la familia EN600, pero que permite funciones muy interesantes como por ejemplo, poder alternar entre dos perfiles de uso sobre la marcha, como el FullPower (optimiza la capacidad del motor) o el Endurance (optimiza la capacidad de la batería). El EP801 viene acompañado con una capacidad de batería de 810 Wh, entre los 630 Wh de su batería interna y los 180 Wh extra del Range Extender Xpro que podemos adquirir como upgrade en los modelos que no lo incluyan de serie. BH nos ofrecen dos posibilidades de montajes, más Trail o más Enduro. Las primeras iLynx+ SL cuentan con un recorrido de 140 mm, mientras que las segundas lo aumentan hasta los 160 mm. En la familia Trail BH hay cuatro montajes diferentes que arrancan desde **6.999€** y cuya versión más ligera deja el peso en solo 18,9 kg. En la versión Enduro son 3 los montajes disponibles, desde **6.999 €**. **[+INFO]** ***www.bhbikes.com***

Mejora automática

PINION MGU

La unidad Pinion Motor.Gearbox.Unit (MGU), recibirá una importante actualización de software en el verano de 2024, que incluirá la adición de una función de cambio totalmente automático. La actualización de software será gratuita para todos los ciclistas que utilicen la MGU y aprovechará al máximo la integración única de la caja de cambios y el motor en una sola unidad, característica de este especialista en transmisiones del sur de Alemania. La Pinion MGU ya contaba con cambio semiautomático Pre.Select desde su presentación en 2023, que ahora se ampliará para incluir también el cambio totalmente automático bajo carga y al pedalear, y con dos modos, uno de ellos con la opción de anular manualmente la función automática para seleccionar manualmente la marcha preferida en cualquier situación. **[+INFO]** ***pinion.eu***

RUTAS SIN FIN

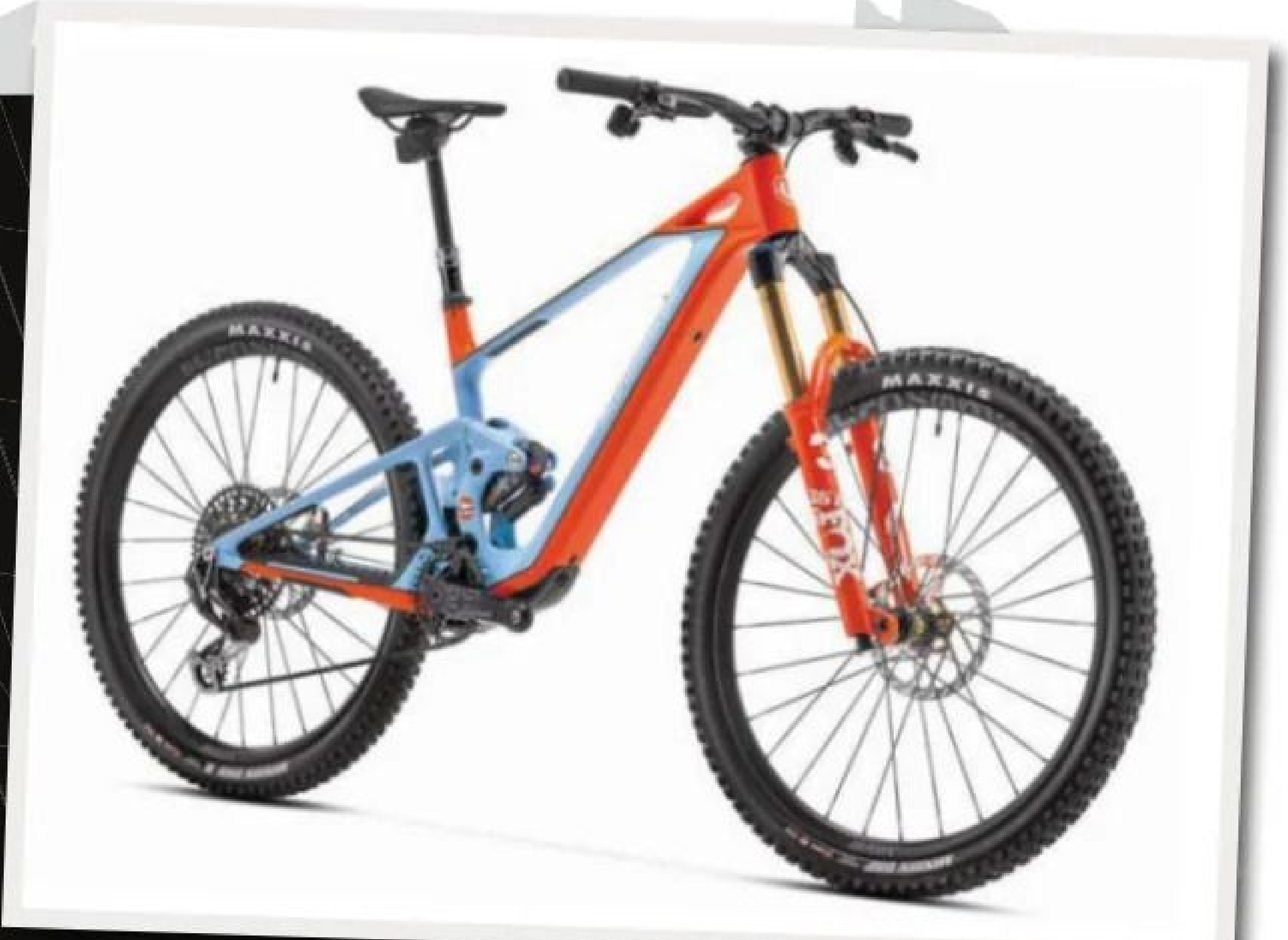
SHIMANO EP5

Shimano presenta su nuevo motor EP5, destinado a usos de bici eléctrica relajada, y que veremos montado en ebikes destinadas al paseo, transporte o rutas. Con un par motor de 60 Nm y 3 Kg de peso, ofrece una asistencia suave que además permite una autonomía muy extendida. Configurable gracias a la app E-Tube Project, además es compatible con el cambio automático Shimano Autoshift. Shimano también presenta la unidad E5100, más accesible y más compacta, con un par de 50Nm y 2,4 Kg de peso. **[+INFO]** ***bike.shimano.com***

UNA HISTORIA LEGENDARIA

MONDRAKER NEAT UNLIMITED GULF EDITION

Mondraker lanza al mercado tan solo 50 unidades de su nueva eMTB edición limitada. Se trata de la NEAT Unlimited Gulf Edition, una bicicleta de montaña que rinde homenaje a la legendaria historia del automovilismo de competición de los años 70. Esta exclusiva bicicleta, inspirada en el Porsche 917K y decorada con los icónicos colores de Gulf, integra la tecnología del modelo NEAT en su tope de gama, es decir, la versión RRSL con un diseño minimalista y un pequeño motor integrado TQ HPR50. PVP: **13.999 €.**
[+INFO] mondraker.com



Gulf - Porsche
Gulf
19
Gulf
MAXXIS

19
20
NEAT
mondraker

VICTORY ENDURANCE
MICRONIZED CREATINE
INCREASES PHYSICAL PERFORMANCE
Fresh Mint Lemonade

3g de creatina por porción
Monohidrato de Creatina 200 MESH
Aumenta el rendimiento físico
Sin estimulantes

MÁS RENDIMIENTO

VICTORY ENDURANCE CREATINA MICRONIZADA 200 MESH

Victory Endurance presenta su nuevo suplemento: Creatina Micronizada 200 MESH. El nombre hace referencia a la buena solubilidad en el agua y, por lo tanto, a una mejor absorción en el organismo debido al tamaño de las partículas. Además, le han añadido AstraGin, un compuesto patentado 100% vegetal que incrementa la absorción de muchos nutrientes vitales promoviendo un entorno intestinal saludable. Cuenta con numerosos estudios que avalan su eficiencia (aumenta la absorción de creatina en un 33%). **[+INFO] victoryendurance.com**

MUY LIGERA

SPECIALIZED CRUX DSW

Basada en la Crux de carbono FACT (Functional Advanced Carbon Technology), Specialized aplica una tubería de aluminio hidroformado con soldaduras pulidas D'Aluisio Smartweld (DSW). La puntera trasera derecha es UDH (Universal Derailleur Hanger), para poder contar con cualquier tipo de transmisión, incluyendo un cambio de última generación SRAM T-Type, que permitiría montar una transmisión Mullet; componentes de carretera en la parte delantera (mandos y bielas), con componentes de mountain bike en la trasera (cambio y casete). Se consigue un montaje de 9,37 Kg, a un PVP de **2.700 €**. También es posible adquirir sólo en conjunto cuadro-horquilla por **1.650 €**.

[+INFO] ***www.specialized.com***

MÁS GARANTÍA

PRO DISCOVER

PRO cree que los test de esfuerzo a los que habitualmente se someten los componentes de gravel no son los que deberían ser. Frecuentemente son los test que se aplican a las piezas para carretera, y según la marca no es un estándar suficiente ni adecuado. Por eso aplica su estándar Discover para los test de fatiga. De las 2 fases del test (fuera de fase y en fase), Pro Discover toma los valores más altos de la fase 1 (carretera) y 2 (MTB). Los productos PRO tienen una garantía de por vida, basada en una vida útil prevista de 10 años.

[+INFO] www.pro-bikegear.com

DE ESTRENO

CAMELBAK MULE ON-BIKE

CamelBak entra por primera vez en el mundo de bikepacking con la colección M.U.L.E.® On-Bike. CamelBak no se ha limitado a crear bolsas sin más adaptables a una bici gravel, sino que ha desarrollado un sistema de hidratación nuevo con el depósito de agua específico. Creada para las largas distancias, la nueva serie M.U.L.E. On-Bike es una categoría completamente nueva dentro del catálogo CamelBak. La nueva línea está compuesta por 5 bolsas de bici diferentes. **[+INFO] teambike.com**

UCI 2024 MOUNTAIN BIKE WORLD CHAMPIONSHIPS PAL ARINSAL ANDORRA

CAMPEONATOS DEL MUNDO
UCI DE MTB 2024

26 DE AGOSTO - 1 DE SEPTIEMBRE

PAL ARINSAL Grandvalira Resorts ANDORRA

PAL ARINSAL | ANDORRA

Andorra visitandorra.com

Patrocinadores Principales

SHIMANO Andorra visitandorra.com vittoria

Patrocinadors Oficials

La Massana TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853 Creand© Santini MONDRAKER

#PALARINSALANDORRA2024

www.palarinsalandorra2024.com

PALARINSALANDORRA

EPONABIKE, SORIA

GANAS DE DISFRUTAR

La yegua Epona es símbolo de Soria, diosa de los caballos, con orígenes celtas, y cuenta la leyenda que fue la encargada de proteger a los numantinos durante las campañas romanas de conquista. También es el estandarte de Eponabike, el club de ciclismo radicado en Soria que, como reza en su web www.eponabike.com, admite a "Todas las personas que tengan ganas de disfrutar de la bicicleta. Desde niños de 16 años hasta donde aguante el cuerpo" además de disfrutar de descuentos exclusivos para socios de los patrocinadores del Club, estarás informado de todas las actividades que organiza Eponabike. Todas las semanas se organizan rutas para todas las dificultades por la provincia de Soria, desde las rutas más habituales a los lugares más recónditos de la provincia. También el club participa en todas las pruebas de MTB y carretera de la provincia y este año ha organizado la primera edición de "La Saca BTT" en el monte Valonsadero. Y no hay que olvidar que se hará algún que otro almuerzo costeado por el club después de una ruta de bicicleta.

> **"SE ADMITEN DESDE NIÑOS HASTA DONDE AGUANTE EL CUERPO"**

MÁS INFORMACIÓN: ***www.eponabike.com***

¿QUIERES QUE APAREZCA TU CLUB EN ESTA SECCIÓN?
Mándanos una foto en alta resolución de tu club y un texto con su descripción a bike@slib.es, indicando en el asunto "BIKE Clubes".

Síguenos también en:

www.mountainbike.es
BIKErevista
REVISTABIKE
@BIKErevista
@revista_BIKE
BIKE

LA REVISTA Nº1 DE LA BICI DE MONTAÑA
BIKE

Director General de Deporte: Fran Chico
Editor Adjunto/Director: Julio Vicioso
Redactor Jefe: Miguel Lorenzo

Director de Arte Area Deportes: Francisco Miguel Yestera
Director de Arte BIKE: Juanjo Contreras

Redactores: Pruebas y producto: Héctor Ruiz, Juan Manuel Montero. **Colaboradores:** Iván Mateos, Miguel Ángel Sáez, Carlos Morcillo, Jose María Fernández, Jose Luis Arce, Fernando Villares, Jose Antonio Hermida, David Vázquez López, Israel Romero.
E-mail: bike@slib.es

DEPARTAMENTO DE ARTE: Juanjo Contreras (Director de Arte), Francisco Javier Hernández (Jefe de equipo).

Fotografía y vídeo: César Cabrera, JCD Fotografía. **Tecnología Editorial:** Tomás García (Director), Alberto Vicente (Adjunto al Director). **Producción:** Manuel Torres (Director). **Copyrights:** Motorpress Ibérica, Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

EVENTOS DEPORTIVOS: Tino Pérez, Fernando Sebastián.
E-mail: eventos@slib.es

Directora de Marketing y Comunicación: Henar Calleja.

Director de Publicidad: Raúl Moreno, rmoreno@slib.es. Tel 618 95 34 90
Publicidad Norte: Javier Aizpurúa, Tel. 609 938 548.
Coordinación de Publicidad: Begoña Calvo, Raquel Carrasco, Tel. 91 347 01 00. coordinacionpublicidad@slib.es.

Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez-Millet
Director de Desarrollo de Negocio Digital: Juanma Montero

SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada:
MARÍA WANDOSELL ALCINA

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es
Teléfono: 91 060 44 83
web: https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/
Horario: Lunes a Viernes de 09:00 h a 18:00 h. julio y agosto de 08:00 h a 15:00 h.
información puntos de venta: encuentratukiosco@logista.es

SEDES:
Madrid: Nestares 20. 28045 Madrid. Tel.: 91 347 01 00. Fax: 91 347 01 52.
Imprime: ROTOCOBRHI, S.A. Ronda de Valdecarrizo, 13. 28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 – Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca – 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.: 91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches a Torrejón de Ardoz (Km 4.500), Loeches (Madrid) - Tfno.: 91 830 45 91.

Líderes en revistas de deporte

BIKE www.mountainbike.es
Ciclismo a fondo
Sport Life
Libro de ORO BIKE
eBike
Triatlón
Bici fácil
Mundo GRAVEL
Oxígeno
CORREDOR
TrailRun
TRAIN HARD
GEO
YOGAFIT

Depósito legal: M-8946-1992

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías en cualquier tipo de soporte, incluyendo digital, sin la previa autorización.

Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de Información. Precio: 4,95 euros, IVA incluido. Canarias: 5,05 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4,95 euros, gastos de transporte incluidos.
Printed in Spain.

ARI FIPP

PEFC
PEFC/14-38-00296

PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible

www.pefc.es

CHANGE YOUR RIDE

#lighterisbetter

La RYVON LT con una plataforma completamente nueva alrededor del nuevo motor BOSCH Performance Line SX. Está diseñada para disfrutar de los senderos con un manejo sencillo, similar al de una bicicleta de montaña, con la potencia de una bicicleta eléctrica. Equipada con FOX y cuadro de hasta 170 mm de recorrido, transmisiones SRAM, así como ruedas Mullet de alta calidad y un peso de solo 19 kg para el modelo superior, la RYVON LT redefine el rendimiento en los senderos.

¡Máxima precisión, dinamismo y ligereza combinadas en una sola bicicleta!

DESCUBRIR MÁS

CONWAY

www.conway-bikes.com

AVENTURA: CONOCIENDO LA ROSCA DE SOMIEDO CON JEEP®

TERRITORIO SALVAJE

El Jeep® Avenger nos llevó a los puntos más significativos del trazado.

Larga subida remontando el Valle del Lago camino del Embalse.

UNO DE LOS LUGARES MÁS RECÓNDITOS Y MEJOR CONSERVADOS DE ASTURIAS Y DE TODA LA CORDILLERA CANTÁBRICA ES SOMIEDO. CADA AÑO ALLÍ NOS REUNIMOS CIENTOS DE APASIONADOS DEL MTB PARA DISPUTAR LA MÍTICA PRUEBA LA ROSCA DE SOMIEDO CON SUS PAISAJES ALUCINANTES Y SUS SUBIDAS IMPOSIBLES. VAMOS A CONOCER LO QUE NOS DEPARARÁ LA EDICIÓN 2024 DE LA MANO DEL JEEP® AVENGER.

El Parque Natural y Reserva de la Biosfera de Somiedo es conocida como el territorio del oso pardo... pero para los que hacemos mountain bike, esta zona de la Asturias interior es famosa también por otra razón, por ser el lugar donde cada año tiene lugar la Rosca de Somiedo, una prueba MTB que cada mes de julio reúne a los aficionados que buscan el MTB más puro y exigente con el reto común de superar sus ascensos interminables en un entorno natural espectacular.

Desde hace unas temporadas La Rosca de Somiedo está incluída en las Ironbike Series, un circuito nacional de pruebas MTB maratón que tomó su nombre de la mítica prueba italiana Ironbike, en los Alpes marítimos, y que muchos consideran como la carrera más dura del planeta. Este año yo estoy disputando este circuito, y he conseguido ponerme líder en mi categoría tras tres pruebas disputadas. La Rosca de Somiedo es el siguiente reto, y es un reto de altura, y nunca mejor dicho: en poco más de 60 km tendremos que superar cerca de 3.000 m de desnivel positivo, con rampas que alcanzan el 30%.

Las Brañas son unas tradicionales cabañas de montaña de diferentes tamaños que utilizaban los pastores, y que son características de los valles de Somiedo. En el recorrido vamos a pasar por algunas de ellas.

“LA RUTA CAMINO DE SOMIEDO NOS DEPARA PAISAJES COMO LOS DE BARRIOS DE LUNA, CON SU ESPECTACULAR PANTANO O LA COMARCA DE BAVIA”

TEXTO:
Miguel Lorenzo
FOTOS:
César Cabrera

Conocer el trazado antes de la prueba siempre es una ventaja, y para un territorio de montaña pura como es Somiedo hemos podido contar para ello con el Jeep® Avenger. Así que nos pusimos en marcha rumbo a Asturias, disfrutando del espectacular paisaje de lugares como Barrios de Luna o la comarca de Bavia, antes de adentrarnos en Somiedo atravesando el puerto que lleva su mismo nombre. En este viaje íbamos a disfrutar de la bici, pero también de la carretera: con su cambio manual y manejabilidad, el viaje fue una gozada conduciendo con el Jeep® Avenger.

TIERRA VIRGEN

Pola de Somiedo es el punto de salida y llegada de La Rosca de Somiedo, y también fue nuestro campamento para esta expedición de reconocimien-

Las sinuosas carreteras de Somiedo fueron un placer de conducción con la manejabilidad del Jeep® Avenger

“LLEGAMOS A PEQUEÑAS ALDEAS ENCLAVADAS ENTRE MONTAÑAS, CON APENAS 8 HABITANTES”

to. El objetivo era llegar a los puntos más destacados del recorrido, a veces lugares recónditos, y siempre es una gran tranquilidad saber que contamos con Connect One. Viene incluido de serie en el Avenger. Activándolo puedes ponerte en contacto con el centro de atención 24/7 para asistencia en carretera o contactar con el servicio de atención al cliente de Jeep® directamente desde la app Jeep®.

Reconociendo el track decidimos varios puntos de acceso que nos acercarían a los tramos más destacables del circuito. Llegar a esos puntos iba a ser muy fácil con el set de navegación Uconnect™ de Jeep®, intuitivo, ¡muy fácil!. Desde Pola de Somiedo íbamos a afrontar una larga subida inicial que nos llevaría al primero de los dos valles que atravesaremos. Decidimos hacer este primer tramo saliendo directamente pedaleando desde el Hotel que nos dio acogida en Pola de Somiedo, a escasos metros de donde el próximo 13 de julio tendrá lugar la salida a esta prueba. Ver el track en nuestro ordenador o móvil es una cosa, pero cuando llegas con tu bici hay algo más que distancias y porcentajes. Las primeras rampas con sus losas embarradas y pasos técnicos ya nos advierten de que esto va a ser duro…

Cerramos este primer tramo de reconocimiento abordando los primeros descensos del recorrido, ¡ojo con los desniveles y la adherencia! El recorrido aquí cambiará de valle. Del Valle del Lago vamos a pasar al Valle de Saliencia, y es hora de cargar la bici en el Avenger y ponernos rumbo al siguiente tramo relevante de la ruta.

RAMPAS IMPOSIBLES

Tras un largo descenso, el recorrido de La Rosca de Somiedo se adentra, como decimos, en el Valle de Saliencia, y ahí circularemos algunos kilómetros del puerto de La Farrapona, mítica ascensión de la Vuelta a España. Llegaremos a la población que da nombre al valle, el lugar desde donde parte el bucle que sólo realizaremos los que participemos en el recorrido largo, La Rosca 60, que incluye los tramos más duros de la prueba. Es un terrible segmento que nos elevará hasta los 1.750 m de altura en unas rampas de cemento tan empinadas que parecen imposibles… Por suerte llevamos montado un plato de 32 dientes. Es importante llevar pastillas de freno en buen estado, en la bajada que haremos para

“TRAS EL LAGO DE LA CUEVA, UNA LARGA SUBIDA NOS TRASLADA A UN PAISAJE ALPINO”

cerrar el bucle ¡vamos a necesitar buenos frenos!
De nuevo en Saliencia, seguiremos un ascenso, esta vez más asequible, que nos elevará hasta el final de La Farrapona. El paisaje es espectacular. Hacemos una nueva parada con el Avenger en este punto que separa Asturias de León, y donde la climatología puede cambiar en cuestión de minutos. También es el lugar desde donde parte un pequeño descanso del trazado, con una divertida bajada con sorpresa final, el precioso lago de la Cueva, el primero que vemos, y que no será el único. Estos lagos de montaña entre parajes de origen glaciar son otro de los atractivos de este recorrido por Somiedo.

Pasado el lago de La Cueva comienza una subida que nos trasladará como a otro país. Como si de repente hubiésemos viajado a los altos valles alpinos, circulamos unos kilómetros por una extensa meseta verde rodeados de vacas y de cumbres montañosas. En este punto el duro recorrido ya va a hacer mella en los participantes, pero estamos seguros de que aún así no vamos a poder contener la sonrisa en la cara.

Esta meseta nos va a llevar de nuevo al Valle del Lago. Para ello tendremos que afrontar la bajada más técnica del día. Nos trasladamos con el Avenger a Valle del Lago para el reconocimiento. El trazado es sinuoso, la carretera perfecta para disfrutar de la conducción y el paisaje.

OSO A LA VISTA

Antes, en la bajada de La Farrapona vemos apostadas en una curva decenas de personas con sus teleobjetivos apuntando a una ladera escarpada. Paramos y les preguntamos ¿Qué estáis buscando? *"Osos"*, nos dicen, *"se han visto por aquí"*. Esto nos deja

El oso pardo está omnipresente en su reducto por excelencia de Somiedo.

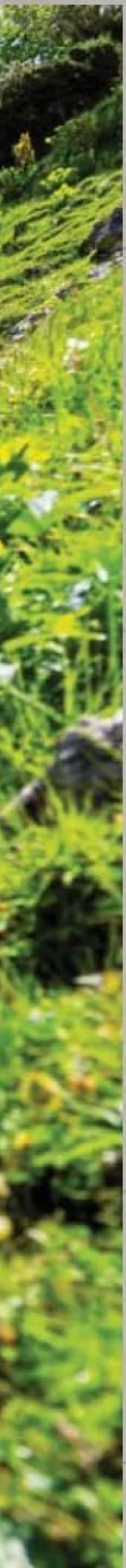
SALIENCIA
POLA DE SOMIEDO 20

Cargamos la bici al Jeep® Avenger rumbo al siguiente punto de reconocimiento del trazado.

impresionados, unos minutos antes habíamos estado pedaleando un poco más arriba de este punto, y no podemos evitar cierta intranquilidad a partir de entonces cuando nos adentramos en zonas boscosas. Sin embargo, la gente del lugar nos tranquiliza: *"el oso siempre va a evitar al ser humano. Si va con crías hay que evitar interponerse entre la madre y la cría"*. En la pequeña aldea de Valle del Lago hacemos nuestra última parada para reconocer parte de los tramos técnicos de bajada y la última subida exigente del recorrido. La dure-

Bicicleta y coche se comportaron a la perfección en esta ruta de reconocimiento.

"LA ÚLTIMA BAJADA DEL RECORRIDO COMIENZA CON UN SERPENTEANTE SENDERO DE ALTA MONTAÑA"



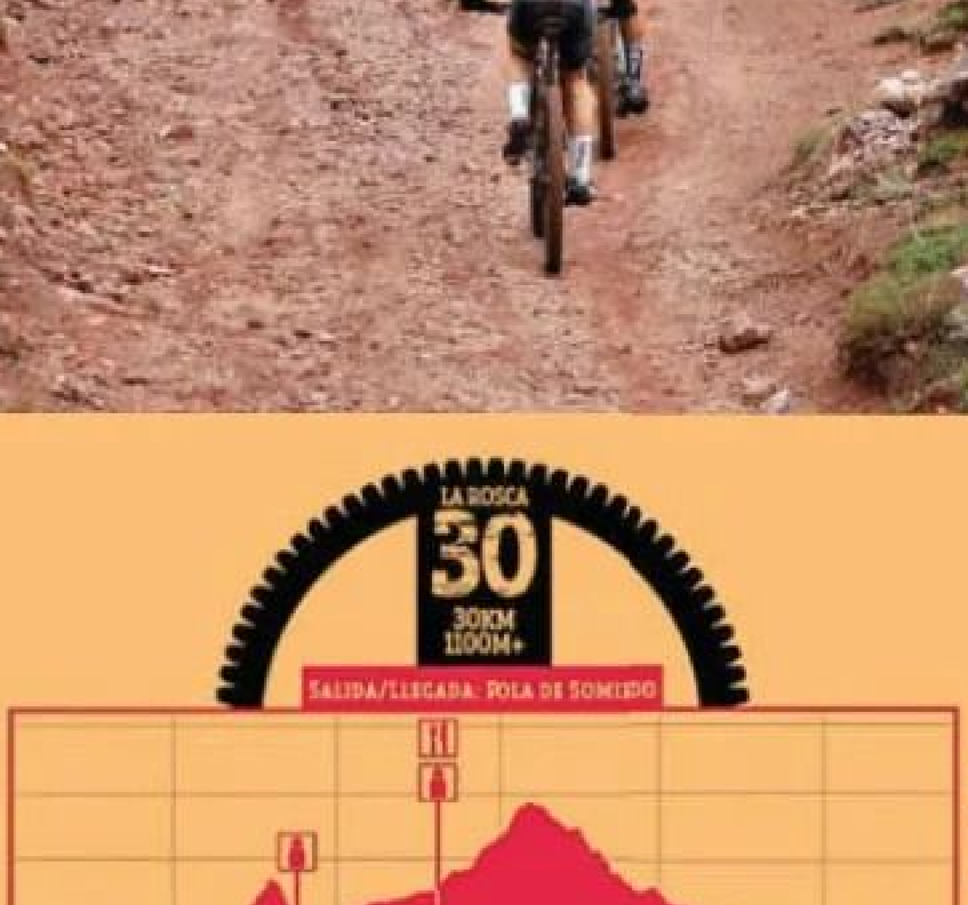
CLUB MOUNTAIN BIKE SOMIEDO

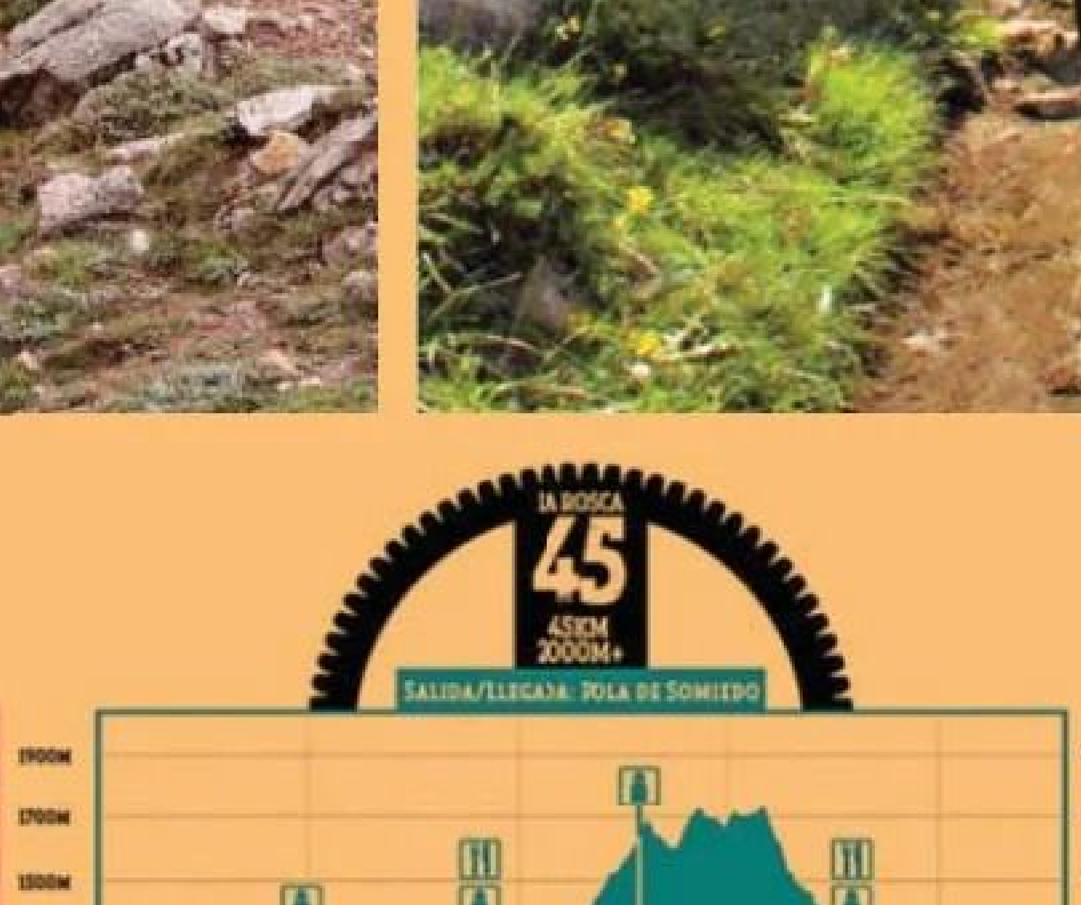
Hablamos con uno de los artífices de La Rosca de Somiedo, Noe Álvarez.

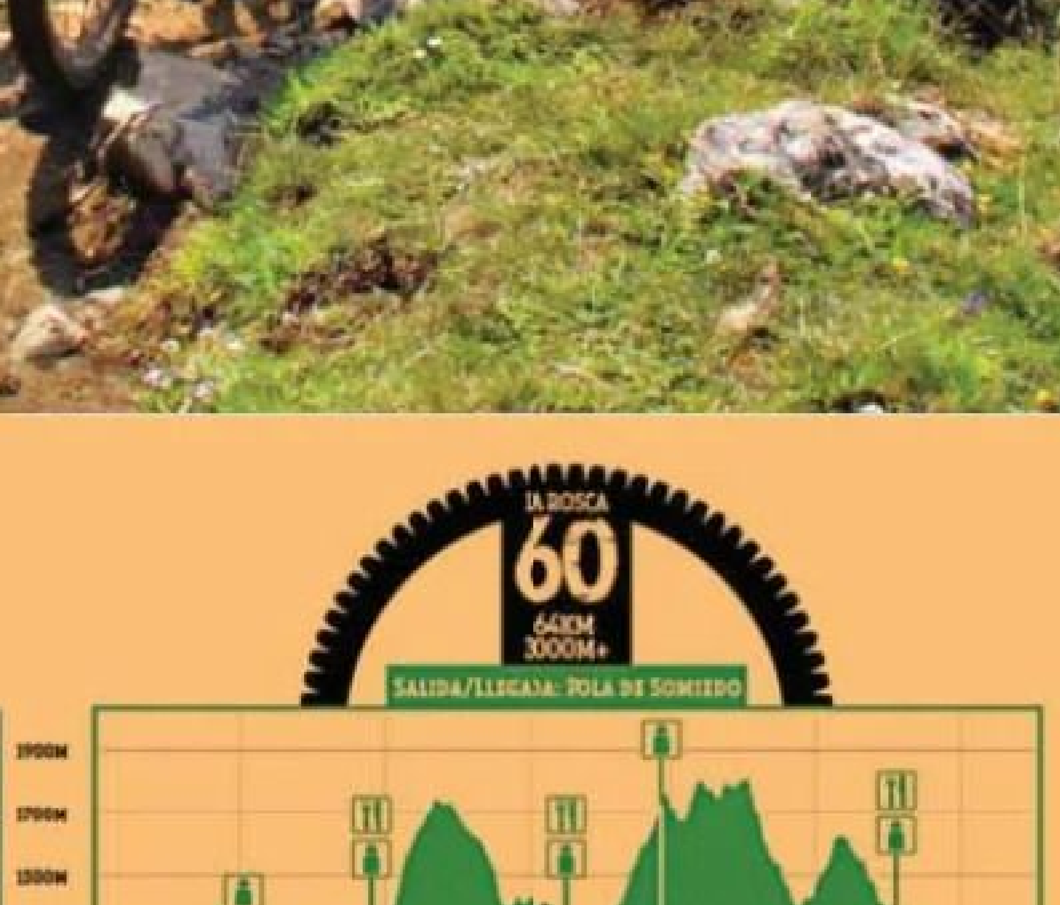
Hola Noe. Cuéntanos un poco la historia de La Rosca de Somiedo
La Rosca de Somiedo nació ya hace 11 años. Creamos un club de bicicletas y de montaña que se llamaba Mountain Bike Somiedo y a partir de ahí otro chico y yo empezamos a darle vueltas: que había que hacer una prueba aquí en Somiedo, que había que dar a conocer todos los paisajes, los lagos y demás que hay por aquí, y así poco a poco fue naciendo la Rosca de Somiedo. El nombre viene de unas pruebas que se hacían aquí en los pueblos de Somiedo que se llama La Rosca, tiene ya una pequeña historia. Empezamos sin saber casi nada, con lo que teníamos y podíamos. El primer año había 60 participantes y después año a año fue evolucionando, fuimos modificando un poquitín los recorridos para hacerlos más vistosos, y fuimos añadiendo cosas, como varias opciones de recorrido, y así llegamos hasta lo que tenemos ahora mismo.

¿Cuántas ediciones lleváis de La Rosca de Somiedo?
Este año se va a hacer la 11ª, y hubo una edición en pandemia que no se hizo, así que realmente llevamos 12 años haciendo la prueba.

Hay tres recorridos que podemos elegir, ¿no es así?
Sí, hay tres recorridos, el primero de aproximadamente 35 km que es para la gente que quiera iniciarse en la prueba, en él llegas a uno de los lagos, haces la bajada final… está muy bien para la gente que busque algo más que una cosa llana. La Rosca 45 ya es bastante exigente. Ya con más de 2.000 m positivos en esos kilómetros, y el grande, ya tiene 65 km con 3.000 m positivos, todos ellos en los 50 primeros kilómetros, porque los últimos son de bajada. Ahí hay que apretar.







COMPAÑERO IDEAL

JEEP® AVENGER

Para nuestra aventura en tierras asturianas hemos podido disfrutar de la versión 1.2 de 100 caballos. El Avenger ya está disponible con tres opciones, esta de gasolina con la que hemos podido viajar con unos consumos más que ajustados, la versión híbrida y la más reciente, 100% eléctrico (con 156 CV y un par máximo de 260Nm) las tres con un sistema de financiación que permite pagar la misma cuota sea cual sea el modelo escogido.

El Avenger está lleno de pequeños detalles, y su interior es muy cómodo, contando además con una pantalla de 10,25" desde la que conectarte a todo un mundo de experiencias Jeep®. Todo alrededor del puesto de conducción minimalista y práctico, y nos llamó la atención detalles tan curiosos como el sonido al activar las intermitencias, con una cierta melodía.

Su frontal destaca por tener las siete barras verticales signo de identidad de Jeep® y su facilidad de conducción es notable. Gracias a su posición de conducción algo más elevada, conducir por las carreteras de montaña de Asturias nos ha permitido disfrutar todavía más de este paraíso natural.

"ALGO NOS QUEDÓ CLARO, QUE EL DÍA DE LA PRUEBA VAMOS A TENER QUE DARLO TODO"

za del trazado se va a notar a estas alturas, ascendemos al Embalse de El Lago por rampas de gran porcentaje, casi al nivel de las que conocimos en Saliencia. Llegar arriba es una alegría para los ojos, rodeado de montañas, y sobre todo para nuestras piernas, porque desde aquí el terreno será favorable hasta meta, con divertidos tramos en un largo descenso hasta la meta en Pola de Somiedo. Con la sensación de los deberes hechos y de que el día de la prueba vamos a tener que "dar el callo", regresamos al punto de inicio con el Jeep® Avenger para disfrutar de un merecido cachopo. ¡Hay que recuperar fuerzas! ○○

endurance - endurance - endurance - endurance
CROWN SPORT NUTRITION
Energy BAR
Energy GEL
RAWBar
Energy GUM Bar
PRO Salt Caps
Creatine Monohydrate
Isodrink & Energy
3:1 Recovery
Whey PROtein
HyperDrink 90
HyperGel 45
HyperGel 30
HyperGel
HyperBar 45
HyperDrink 45

SUPLEMENTACIÓN DEPORTIVA DE ALTO RENDIMIENTO

EUROPEAN SPECIALIST SPORTS NUTRITION AWARDS 2023 WINNER

INFORMED SPORT

STRAVA

¡Síguenos en nuestro Club Strava y disfruta de sorteos y contenidos de valor!

CROWN SPORT NUTRITION

www.crownsportnutrition.com

ROCK SHOX
ZEB
ULTIMATE

NOVEDADES ROCKSHOX 2025

¡NO PARAN!

HACE UNOS MESES EL XC ERA EL PROTAGONISTA DE LAS NOVEDADES ROCKSHOX, CON EL FLAMANTE FLIGHT ATTENDANT PARA LA ESPECIALIDAD. AHORA LE TOCA EL TURNO AL TRAIL Y AL ENDURO, CON CAMBIOS DESDE LO SUTIL A LO MÁS TRASCENDENTAL EN SUS HORQUILLAS Y AMORTIGUADORES.

ROCKSHOX LLEVA UN MES FRENÉTICO. UNA PRIMERA ENTREGA DE NOVEDADES SE CENTRÓ EN LA EVOLUCIÓN DE SU CARTUCHO DE HORQUILLAS TRAIL Y ENDURO, DEL CHARGER 3 SE PASÓ AL CHARGER 3.1, pequeños cambios añadidos en sus horquillas, más ajustes en amortiguadores y el nuevo modelo Vivid Coil, y pocas semanas después llegaba el nuevo Flight Attendant para Trail incorporándose a parte de todas estas novedades..., sin olvidarnos de las nuevas funcionalidades de la app TrailHead. ¡Están que no paran!

EVOLUCIÓN A CHARGER 3.1

Basado en el cartucho hidráulico Charger 3, RockShox ha trabajado junto a sus corredores para hacer del Charger 3.1 un sistema hidráulico más eficiente para sus horquillas Pike, Liryk y ZEB. El objetivo principal en el Charger 3.1 ha sido reducir la dureza que llega a las manos del biker sin sacrificar control y confianza a altas velocidades, asumiendo el reto de añadir amortiguación de compresión sin sumar firmeza, manteniendo una alta comodidad en el manillar.

El Charger 3 ya incorporaba un pistón flotante interno (IFP) y un muelle opuesto al pistón que mejoraba la respuesta ante un impacto, conservando un comportamiento más homogéneo en todo el recorrido, además de circuitos de compresión de alta (HSC) y baja velocidad (LSC) independientes. En el nuevo Charger 3.1 se han actualizado los conductos del circuito de compresión de baja velocidad para facilitar aún más el paso del aceite por la ruta sencilla, permitiendo que fluya más aceite a través del LSC cuando el regulador está en posición abierta. Hasta un 68% más de flujo de aceite, según datos de RockShox. Esto se traduce en menos amortiguación de compresión, y mejor tracción en senderos a baja velocidad. También se le ha dotado de mayor amortiguación cuando el HSC está en posición cerrada, para encontrar más apoyo. Una buena noticia, y como viene siendo habitual en RockShox, es que los cartuchos Charger 3 podrán ser actualizados al nuevo Charger 3.1 mediante un kit de actualización que tendrá un

TEXTO:
Iván Mateos

FOTOS:
RockShox

EXCLUSIVA

precio de 80€. El precio completo del Charger 3.1 es de 386€, y puede ser instalado en horquillas RS Pike y Lyrik desde 2023 y ZEB desde 2021.

Aparte de la mayor amplitud de ajuste de compresión, el Charger 3.1 está dotado de una capacidad extra de personalización, mediante los nuevos kits Shim Tune disponibles para su instalación a posteriori. Se podrán encontrar en dos ajustes de compresión (medio y firme) y tres ajustes de rebote (suave, medio/estándar y firme), puedes personalizar tu amortiguador como más te guste.

Las horquillas también han sido actualizadas más allá del Charger 3.1. Ahora vienen con un pack de casquillos de fricción actualizado que reduce aún más la fricción estática. Según asegura la marca, se han realizado mejoras en la fábrica para garantizar el máximo nivel de calidad y consistencia en la fabricación, para alcanzar un rectificado más preciso tanto en la parte inferior de la botella como en los casquillos, logrando una menor fricción.

Junto con el Charger 3.1, la principal novedad introducida, la horquilla Pike recibe un nuevo tope superior hueco en el vástago del aire, para aumentar al máximo el volumen de la cámara negativa y así aumentar la sensibilidad en pequeños baches, mientras que la ZEB pasa a estar disponible en color rojo.

MÁS TRACCIÓN PARA EL SUPER DELUXE

El amortiguador Super Deluxe recibe un nuevo pistón de alto flujo o High-Flow y un depósito rediseñados para optimizar el paso de aceite y proporcionar menos compresión en alta, con la intención de mejorar la tracción de la rueda trasera, es decir, su capacidad para leer el terreno. El Hig-Flow puede ser instalado como actualización en amortiguadores Super Deluxe desde 2023, a un precio de 43€ el kit (sin mano de obra.). Los nuevos RockShox Super Deluxe de 2025 incorporan una regulación de compresión externa ahora dotada de 15 clics que ofrecen un mayor rango de ajustabilidad, siendo capaz de adaptarse a más gustos o estilos.

La nueva cámara de aire Debonair+ Linear XL viene a complementar la oferta como paso intermedio entre las dos ya existentes, la Linear y la Progressive. Esta nueva tolva encuentra el equilibrio entre más sensibilidad inicial y más apoyo en el último tramo del recorrido. Disponible a un precio de 110€ y compatible con Super Deluxe y Deluxe desde 2023.

VIVID DE MUELLE

El Vivid Coil (en versiones Ultimate -699/729€-, Ultimate DH -699/729€-, Select y Select+. no como pieza aftermarket) es el nuevo amortiguador, diseñado para ofrecer el máximo

Lyric con Flight Attendant

Lyric

Pike

Pike con Flight Attendant

LAS MEJORAS, TAMBIÉN DISPONIBLES CON FLIGHT ATTENDANT

Super Deluxe Ultimate

Super Deluxe Ultimate con Flght Attendant

Vivid Coil

Vivid Coil con Flight Attendant

EXCLUSIVA

Zeb con Flight Attendant

Zeb

Vivid Ultimate con Flight Attendant

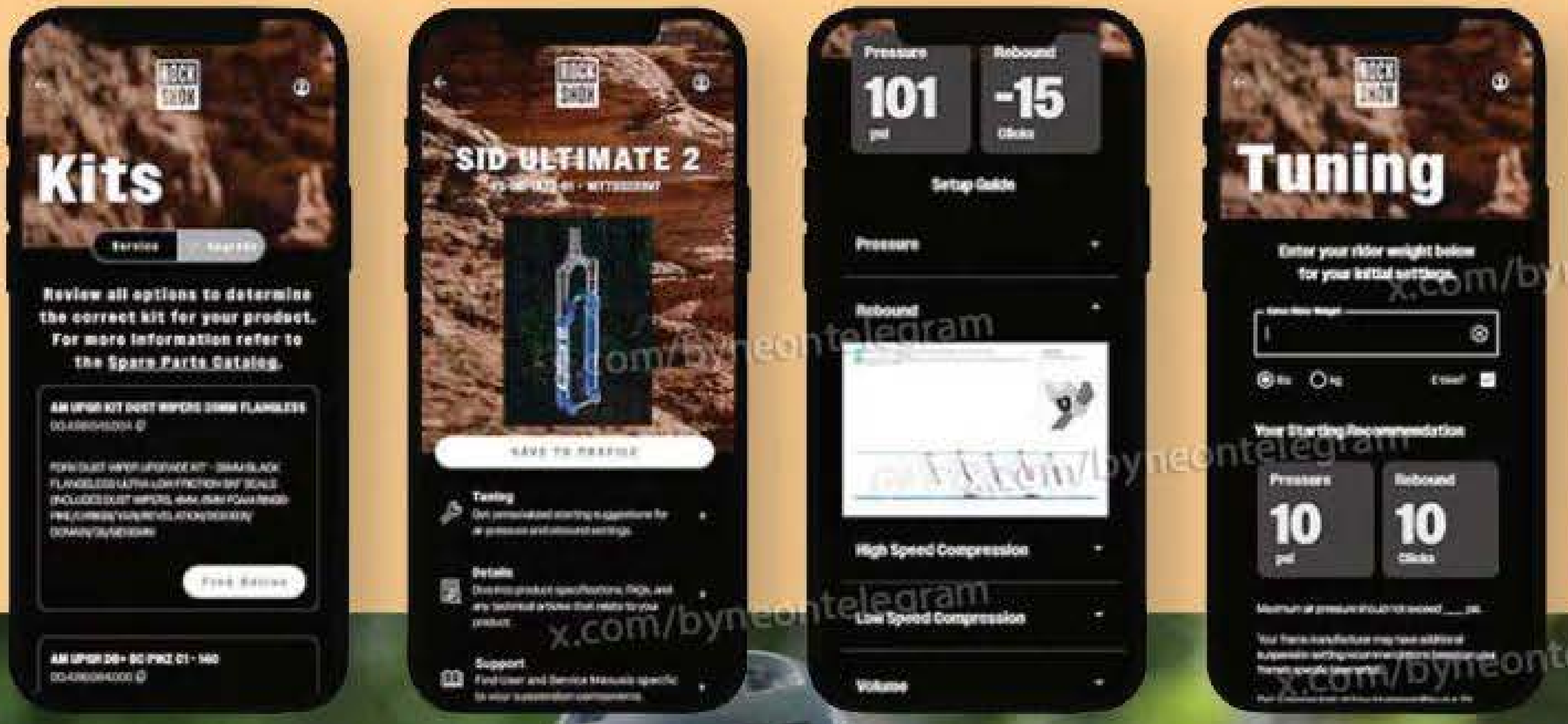
Charger 3.1, *También podremos disfrutar de sus mejoras con un upgrade en horquillas actuales.*

SUPER DELUXE
ULTIMATE
ROCK SHOX
Debonir + Linear XL, *nueva cámara intermedia entre progresiva y lineal.*

MÁS POTENTE Y PRECISA

TRAILHEAD

El objetivo de la app TrailHead es ayudar a los ciclistas para que saquen el máximo partido a sus suspensiones. TrailHead se ha rediseñado por completo y presenta un aspecto actualizado, imágenes atractivas, más fluidez, soporte de vídeo y una navegación mejorada, incluyendo nuevos idiomas. Las recomendaciones de ajuste de suspensiones ahora tienen más precisión, gracias a una base de datos mayor y unos algoritmos más elaborados. También admite la integración con SRAMid, mediante la creación de una cuenta, que funciona en todos los productos digitales de SRAM/RockShox (aplicación SRAM AXS, AXS Web, Hammerhead Dashboard, Registro de Producto y rockshox.com). Desde su nuevo apartado de asistencia o soporte, se podrán encontrar manuales de mantenimiento y otros documentos, y ahora también videos. La nueva sección Kits permite localizar kits de mantenimiento y actualización compatibles, pudiendo realizar búsquedas de los accesorios necesarios en la red desde la propia app. TrailHead esté disponible como aplicación web (**trailhead.rockshox.com**) o móvil (iOS y Android).



Review all options to determine the correct kit for your product. For more information refer to the Spare Parts Catalog.

Enter your rider weight below for your initial settings.

rendimiento y la mayor capacidad de ajuste, incorporando nuevas prestaciones a las ya conocidas: ajustes externos e independientes de compresión en alta y baja velocidad, y progresión hidráulica final o (Adjustable Hydraulic Bottom Out - AHBO), que incrementa la compresión en el 20% final de su carrera. El control de rebote recibe 20 clics, ofreciendo ahora un amplio rango de regulación.

La tecnología TouchDown del Vivid Coil es el nuevo sistema hidráulico, sensible a la velocidad o posición del pistón, capaz de hacer que el amortiguador sea sensible al inicio de su recorrido, manteniéndose firme en la mitad y al final de su carrera. Su diseño anula la amortiguación de compresión generada por el pistón principal en el primer 10% de su recorrido, durante el 70% restante controla la absorción, y en el tramo final del 20% se apoya en el Hydraulic Bottom Out para moderar los impactos de final de carrera. Para aprovechar todo el recorrido y suavizar el tope, incluyen un cono absorbente de goma, específico según la carrera del amortiguador.

Y LLEGA EL NUEVO FLIGHT ATTENDANT

Poco después de la presentación de todas estas novedades, y sobre la base de es-

MEJORAS EN COMPORTAMIENTO GRACIAS A CAMBIOS EN COMPRESIÓN EN ALTA Y EN BAJA

x.com/byneontelegram
byneon
Neon147
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

tas nuevas suspensiones con Charger 3.1, RockShox ha actualizado la línea Flight Attendant con el nuevo cartucho Charger 3.1 Flight Attendant. De esta manera, las horquillas Pike, Lyrik y Zeb con sistema de control electrónico de la suspensión se benefician también de la mayor capacidad de absorción y ajustes del Charger 3.1. El amortiguador Super Deluxe Ultimate Flight Attendant, que también recibió la reciente reducción de amortiguación High-Speed Compression, también estará disponible en versión Flight Attendant.

Esta tecnología también llega a sus dos amortiguadores Vivid Vivid Ultimate Flight Attendant de aire y Vivid Coil Ultimate Flight Attendant de muelle. Ambos estarán disponibles sólo como montaje de serie, es decir, no podrán encontrarse en las tiendas. Los dos incluyen el nuevo sistema TouchDown RC3 sensible a la velocidad, que ofrece una suavidad al inicio y apoyo en la mitad del recorrido, y tope hidráulico regulable.

El Flight Attendant es un sistema electrónico e inalámbrico creado bajo la tecnología AXS que analiza los datos que recibe a través de la horquilla, el amortiguador y el eje de pedalier y trabaja en el circuito de compresión de las suspensiones con tres posiciones, OPEN, PEDAL y LOCK. Según las pruebas de RockShox, de media, se puede llevar a ser un 1,8% más rápido que usando un sistema manual, un margen que puede parecer poco pero en que una carrera de XC de la Copa del Mundo de 90 minutos, supone una ventaja de 96 segundos. Flight Attendant simplifica la toma de decisiones en caliente, realizando cambios instantáneos en la suspensión para aumentar al máximo tu rendimiento. El algoritmo actualizado del Flight Attendant ahora incorpora nuevos datos, consiguiendo que el sistema haga una interpretación más exhaustiva y personalizada de la situación.

El Flight Attendant tiene una herramienta nueva que permite al algoritmo aprender cómo pedaleas en función de los vatios aplicados para personalizar continuamente tu suspensión: Adaptive Ride Dynamics. Esta función inteligente, ya presentada en la serie de suspensiones SID para XC, recopila datos de tus recorridos anteriores para calcular con precisión tus zonas de esfuerzo personalizadas. El algoritmo recopila continuamente datos nuevos y se actualiza automáticamente mientras pedaleas. A medida que aumenta tu ritmo, el sistema Adaptive Ride Dynamics se adapta a la superficie en la que te encuentras. ○○

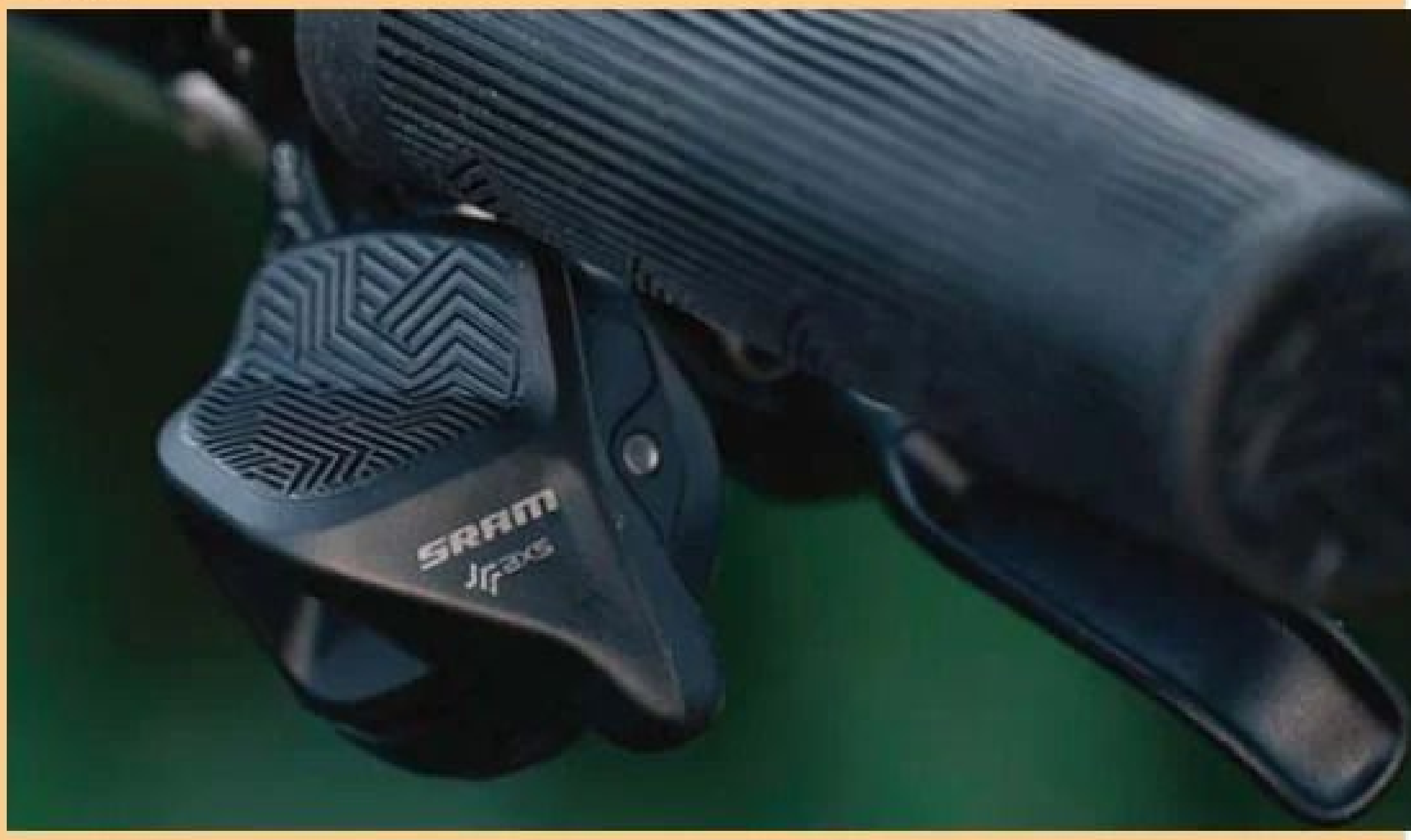
LA VIDA MÁS FÁCIL

NOVEDADES SRAM

No sólo hay cambios en RockShox. La "casa madre" SRAM presenta también estos días nuevos accesorios que nos van a hacer la vida más fácil, un nuevo pulsador Pod para sus grupos electrónicos y el esperado Range Extender para sus sistemas Powertrain

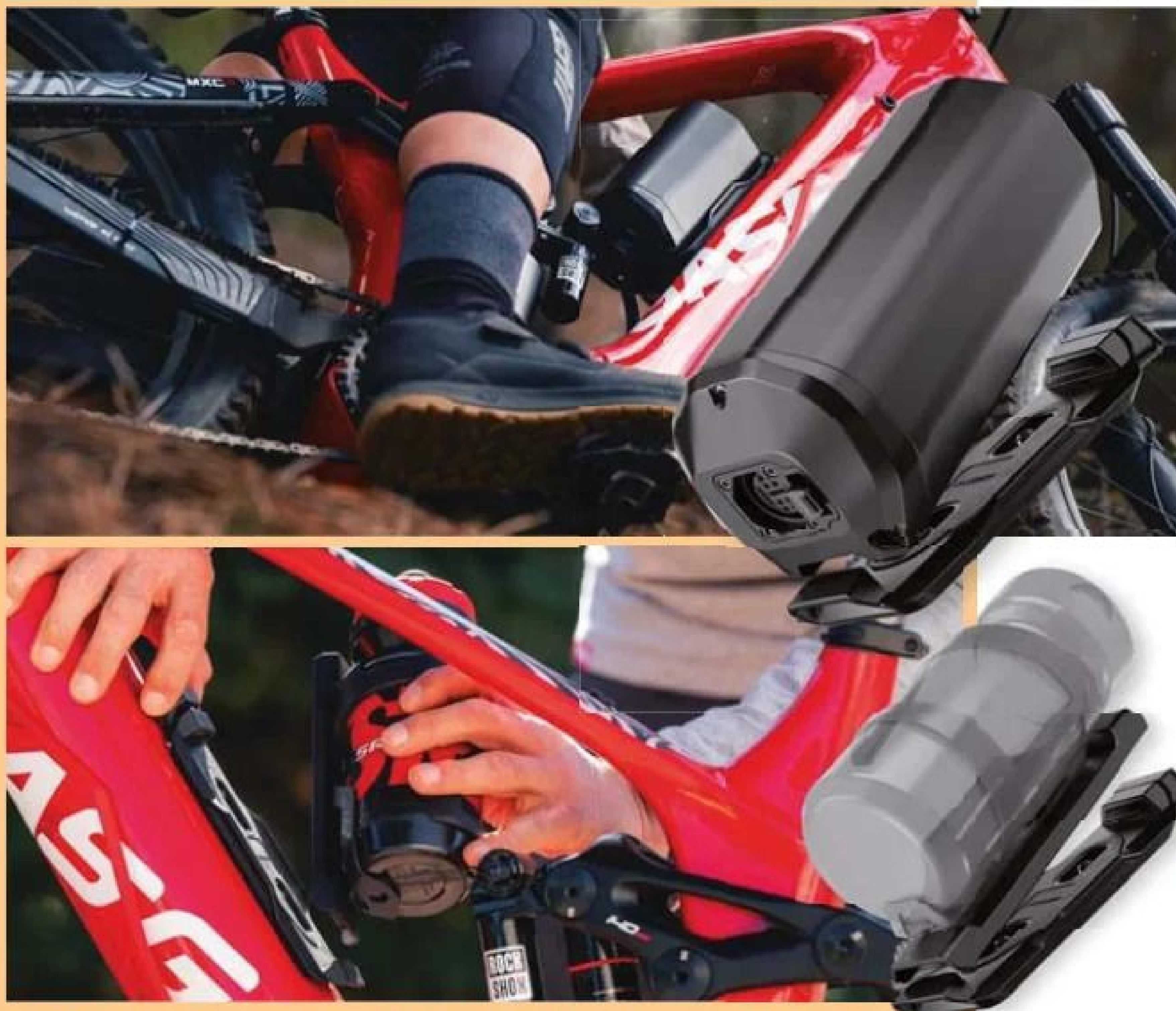
SRAM AXS POD ROCKER

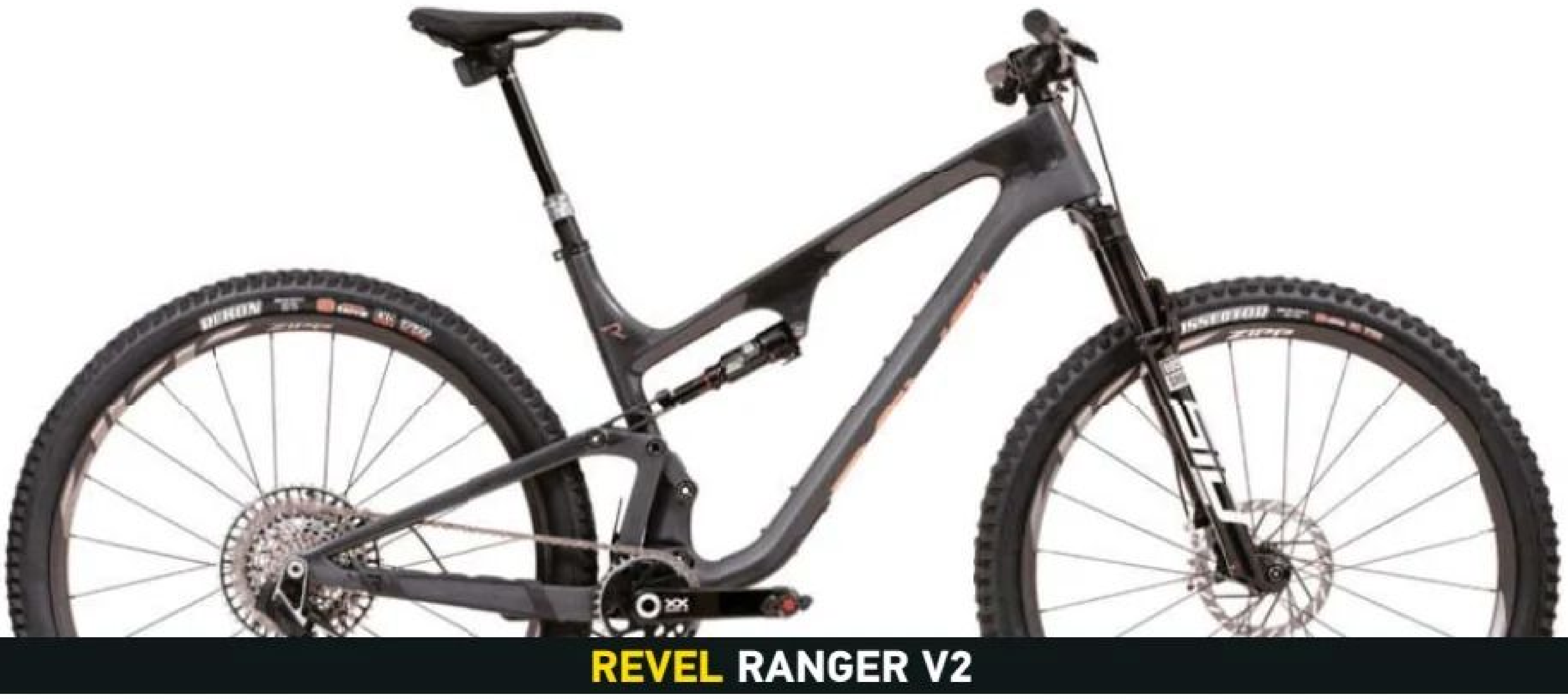
La llegada de la transmisión electrónica de SRAM (AXS) trajo consigo de manera inevitable una nueva manera de accionar los cambios. La firma americana introdujo el mando de cambio Pod, una interface simple basada en dos botones con los que subir o bajar coronas, compatible con todas las versiones de transmisiones electrónicas de la marca. Ahora SRAM anuncia el lanzamiento al mercado de una nueva actualización de este dispositivo, que ya viene siendo usado desde hace aproximadamente un año en competiciones como la Copa del Mundo XCO. Con la nueva evolución, denominada EC-AXS-PODR-C1, SRAM pretende conseguir un tacto más natural y un accionando más suave que su predecesor. A simple vista el cambio es notorio, pues la superficie de contacto pasa de contar con dos botones a ser una única y amplia superficie dividida esta vez en dos planos. El nuevo Pod Rocker no pierde su alto grado de personalización, que continúa siendo accesible a través de la aplicación SRAM AXS, es compatible con Powertrain y Flight Attendant y cuenta con diseños específicos para ser usado tanto a la izquierda como a la derecha del manillar. El nuevo mando se puede adquirir de manera completa por 170€, o solamente la actualización de la parte frontal por 22€. Ambas opciones cuentan con versiones para ser usadas tanto a la izquierda como a la derecha.



SRAM RANGE EXTENDER

SRAM ya tiene listo el Range Extender para sistemas Powertrain de pedaleo asistido. Válido para bicicletas tanto con batería de 630 como de 720 Wh, el nuevo Range Extender aporta 250 Wh suplementarios. La instalación es sencilla, se aloja en las roscas de portabidón habituales en cualquier cuadro, y, como punto destacable, existe un kit de intercambio en segundos entre el Range Extender y un portabidón clásico, sin tener que estar desenroscando y enroscando los tornillos. El Extender se conecta al punto de carga de la bici, existiendo variantes de longitud de cable para adaptar a diferentes bicicletas. Además, hay disponible un cable en "Y" que permite la carga simultánea de la batería principal y el Extender. SRAM declara que el Extender se carga al 100% en 1h y 45 min. El nivel de carga del Extender se observa mediante leds en el mismo dispositivo y, también, cuando lo conectamos a la bici, aparece en el display del sistema Powertrain. El Range Extender se puede utilizar en el modo Range, mientras el modo Rally "tira" de la batería principal. En cuanto a su peso, es de 1,5 Kg, y su precio es de 499 €. Los kits de cables y conectores de diferentes longitudes cuestan 120 € cada uno el kit de portabidón cuesta 9 €, el cable de carga en Y 21 € y también hay una funda protectora por 14 €.





REVEL RANGER V2

BORN IN THE USA

HACE AÑOS EL NACIMIENTO DE NUEVAS MARCAS DE MTB ERA ALGO CASI HABITUAL. LA MADURACIÓN DEL SECTOR Y LA PROFESIONALIZACIÓN HAN LIMITADO ESTAS APARICIONES, AUNQUE DE VEZ EN CUANDO SIGUEN SURGIENDO NUEVAS MARCAS CON ARGUMENTOS PROPIOS.

LA TODAVÍA CORTA HISTORIA DE REVEL BIKES COMENZÓ CUANDO ADAM MILLER, EL FUNDADOR, BUSCABA UNA NUEVA BICICLETA DE TRAIL. Después de probar varias dobles de marcas conocidas, probó una Canfield Balance en una feria de USA y le convenció de inmediato: Esta suspensión era exactamente lo que él estaba buscando.

Adam, con experiencia previa en el sector, de hecho creó anteriormente Borealis y WHY Cycles, consiguió que Canfield le facilitará la licencia para utilizar el sistema de suspensión CBF y, después de dos años y medio de desarrollo, Adam lanzó al mercado las primeras Revel de carbono de doble suspensión con el sistema de suspensión patentado ***"Canfield Balance Formula"*** (CBF).

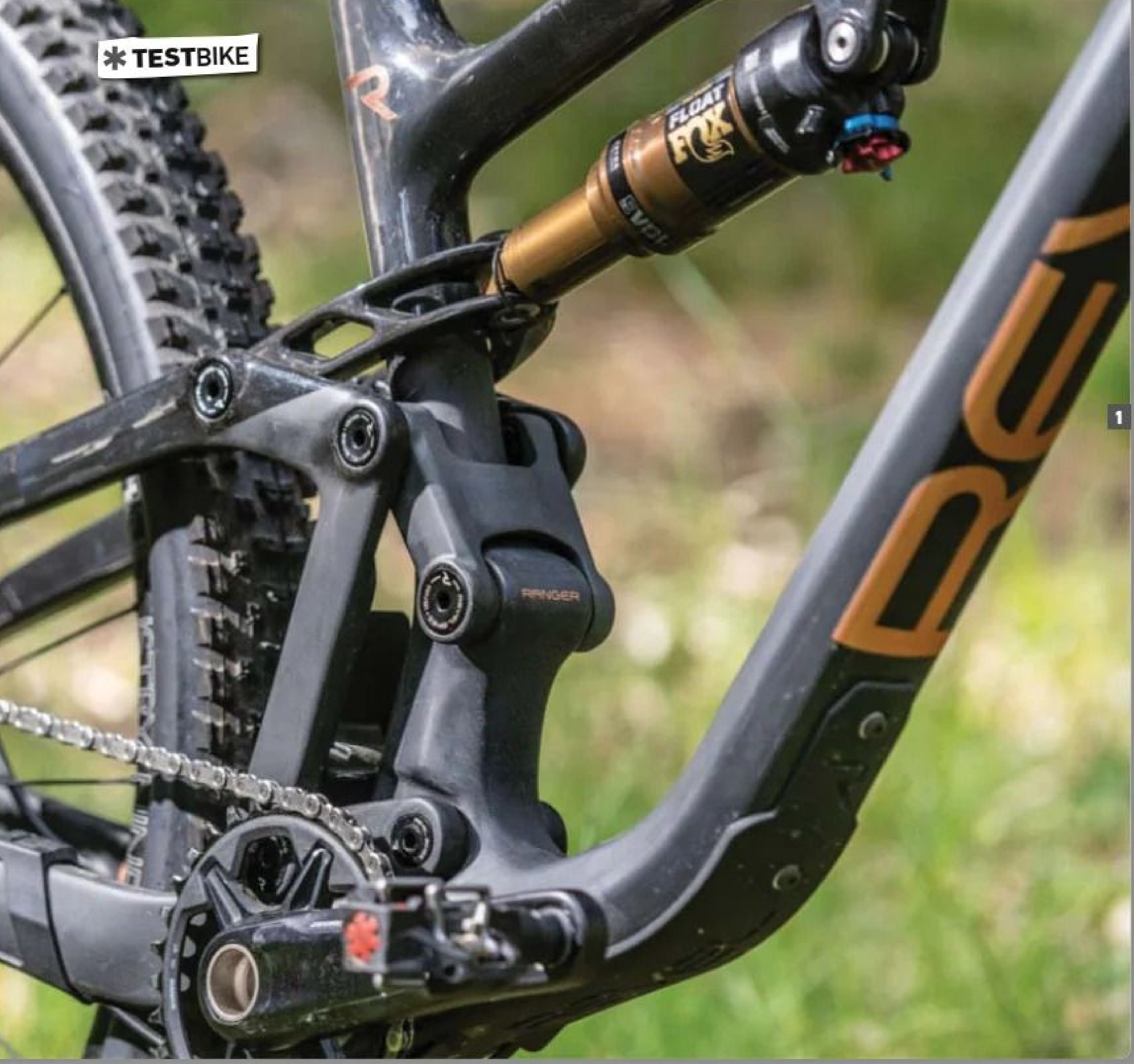
SIEMPRE HAY ESPACIO PARA MARCAS QUE APORTEN NOVEDADES

En realidad hablamos de hace muy poco tiempo, casi al mismo tiempo que la pandemia global paralizaba el mundo, pero no el proyecto Revel. Fundada en 2019 por el propio Adam Miller, su primer modelo fue la Revel27, con ruedas de 27,5". Luego llegaría la Revel Ranger que se lanzó en 2020, y la versión V2 (la actual) fue lanzada en 2023. Se concibió como una XC/Downcountry, aunque esta bici da muchísimo juego, y permite muchísimo más, se puede utilizar como XC, Dowcountry e incluso All Mountain. Una MTB con la que hacer de todo, más allá del recorrido de suspensiones que pueda ofrecer.

120mm	115	29"	XC-AM	12.5	7.960

TEXTO:
M. B.
Rider: Marcos C.

FOTOS:
JCD Fotografía



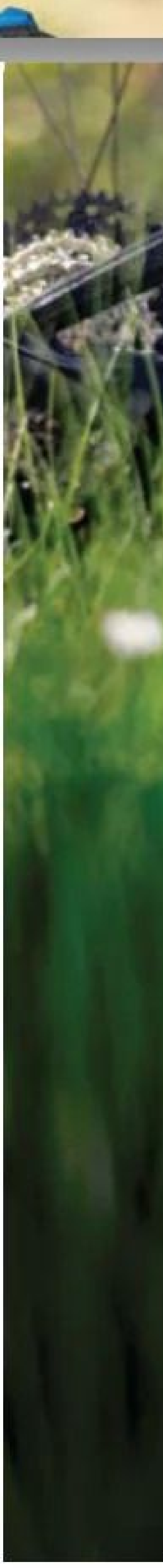
6
INDUSTRY NINE
TRAIL S

Revel se encuentra en Carbondale, Colorado, USA. En un entorno natural increíble, un pequeño pueblo montañoso donde el origen del MTB se respira en cada una de sus bicis. Su gama de mountain bike se compone de 10 modelos, repartidos entre rígidas, Fat y dobles, construidas en fibra de carbono, titanio y... acero. Si, porque la Tweedy es una dirt jump de 26" construida en acero Reynolds. Dentro de su exótica gama, hay sitio para otra dirt jump de titanio, la TF, la WayWard de titanio rígida, o la Big Iron, su única fat, también producida en titanio.

En lo que podríamos denominar puramente MTB hay 7 modelos, dos rígidas, El Jefe y Tirade, y a partir de ahí una estructurada gama desde los 115 mm de recorrido trasero de la Ranger hasta la Rodeo, una bici DH de fibra de carbono con 200 mm de recorrido trasero. Y por supuesto, siendo una marca norteamericana, no puede faltar el gravel, Rover fabricada en carbono y R+ en titanio.

UNA BUENA BASE

Adam Miller ha buscado formar un equipo en el que la experiencia dentro del mundo



1> El sistema de suspensión Canfield Balance Formula es el epicentro de la Revel Ranger y su punto diferenciador.

2> Curiosamente, Camdau Bikes es el distribuidor de las exclusivas tijas telescópicas YEP, pero en la Ranger nos encontramos con una CrankBrothers.

3> En la pipa de la dirección se aprecia perfectamente el salto entre los dos acabados del cuadro, mate y brillo. Al natural es todavía si cabe más espectacular.

4> Las transiciones entre las líneas de todas las partes del cuadro son muy suaves y fluidas. Un buen ejemplo es la zona de confluencia entre el tubo horizontal y el vertical, donde la "R" de Revel preside un lugar clave.

5> Los detalles en la construcción del cuadro merecen ser vistos en detalle. Los tirantes traseros salvan el paso de rueda para luego ensancharse hacia el punto de giro aumentando el material junto a la bieleta y reforzando ligeramente esa zona. La bieleta cuenta con cuatro ventanas ahorrando unos gramos al peso final.

6> Revel cuenta entre sus productos con una línea de ruedas, pero en este montaje exclusivo de Camdau para nuestro país, con el fin de no incrementar aún más el precio, se recurre a unas Industry Nine Trail S, con anchura de 28 mm y 28 radios montados sobre un aro de carbono en un formato bastante tradicional, con un peso de 1.650 gramos el juego.

Lo mejor. Calidad de construcción y sistema de suspensión trasero.

A mejorar. Si te gusta pasar desapercibido, ese Revel gigante en el tubo diagonal....

SU ACABADO “DE LA COAL” LUCE ASÍ DE ESPECTACULAR

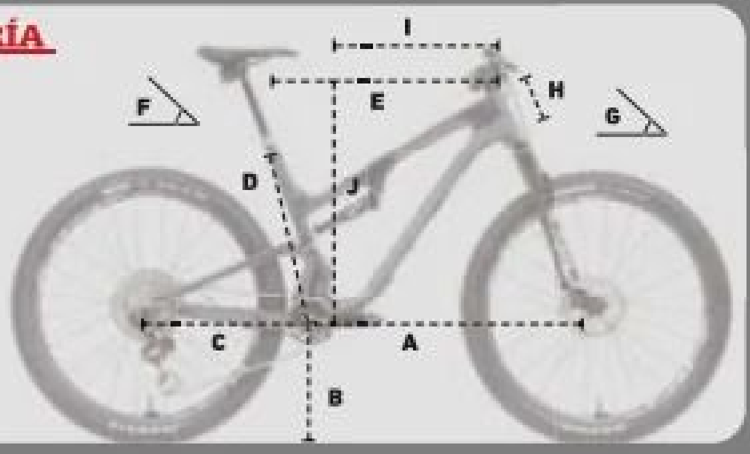
FICHATÉCNICA

REVEL RANGER V2

CUADRO Revel Ranger V2 Carbon, 115 mm. **AMORTIGUADOR** FOX Float Factory DPS Evol. **HORQUILLA** Fox Factory Float 34 Stepcast 120mm. **CAMBIO** Shimano Deore XT M8100. **MANDO CAMBIO** Shimano Deore XT M8100. **CASETE** Shimano Deore XT M8100 10-51 12v **CADENA** Shimano Deore XT **FRENOS** Shimano Deore XT 4 pistones. **DIRECCIÓN** Cane Creek 40-series. **POTENCIA** RaceFace Turbine diámetro 35mm 40x0. **MANILLAR** RafeFace NEXT SL Diametro 35mm. **PUÑOS** Lizard Skins Charger Evo Grip Black. **SILLÍN** SDG Bell-Air Lux-Alloy. **TIJA SILLÍN** Crank Brothers Highline 11 (31.6mm x 150mm). **RUEDAS** Industry Nine Trail S . **NEUMÁTICOS** delantero Maxxis Dissector 29"x 2.4"EXO, trasero Maxxis Rekon 29"x 2.4" EXO. **PESO** 12,500 kg (talla M, sin pedales). **TALLAS** S, M, L. XL **PRECIO** 7.960€. **+INFO www.camdaubikes.com**

GEOMETRÍA

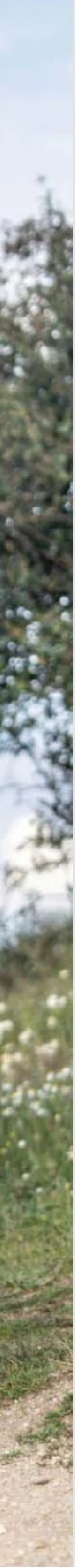
A: 1171
B: 338
C: 436
D: 403
E: 616
F: 75,5º
G: 67,5º
H: 105
I: 453
J: 699



A: Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm }

REVEL
REVEL
STAMP

MANEJABLE Y DIVERTIDA, LA RANGER ES UNA DOWN COUNTRY CON ALMA REBELDE



de la bici suponga un plus. Así cuenta con Ben Coates, que anteriormente trabajó como jefe de mecánicos del equipo Subaru-Gary Fisher, pasando después a ser el director de ProjectOne en Trek, y más tarde ha liderado el proyecto de POC en EEUU. Además, en el equipo hay gente llegada de ENVE, Trust Performance, Reynolds, CrankBrothers o RockShox. Su discurso, es algo diferenciador, en la línea de las pequeñas empresas nacidas en ese país: ***"En Revel vamos más allá del trabajo de oficina, más allá de las reuniones obsesionadas con la cinemática de suspensión: nos esforzamos por alcanzar los aspectos intangibles que tan a menudo se pierden en las culturas de las grandes empresas."*** En otras palabras, siguen montando en bici y desarrollando los productos más allá de lo que dice el 3D y otras herramientas informáticas, sin menospreciarlas.

Todo el resultado de esa filosofía se refleja de forma muy fidedigna en esta Ranger, que podríamos catalogar como una down country moderna. ¿Podríamos decir que si hubiera una extinción de mountain bikes sería la familia a salvar? Para una buena mayoría sí, porque la Ranger es una bici divertida con la que puedes hacer de todo: subir, bajar, pedalear y siempre divirtiéndote.

MTB BASICS

La Ranger cuenta con un cuadro de fibra de carbono que en nuestra unidad mezcla partes mates con otras brillantes, dejando vistas las propias láminas del material con un resultado espectacular. Utiliza fibras Toray T700 y T800 con una particularidad frente a otras marcas, la mayoría; sus fibras son distribuidas en ángulos más cerrados, más difíciles de trabajar, pero que proporcionan una mejor relación rigidez-peso.

La Ranger es ante todo una bici polifacética. Nuestra unidad de pruebas estaba montada a nivel de suspensiones con FOX, una 34 de 120mm delante y un FOX Float EVOL, y una transmisión Shimano Deore XT. Nada más subirmos a ella lo que se siente es que es una bici que "corre", con un trasera sólida y una suspensión que dibuja muy bien todo el terreno, aunque nos hubiera gustado disponer de la bici algo más de tiempo ya que apenas tuvimos para rodar con ella.

El sistema trasero CBF es sin duda el artífice del buen resultado de la Ranger, que parece disponer de más de los 115 mm de recorrido trasero reales que ofrece. Aunque Revel también fabrica ruedas, en esta ocasión la Renger venía montada con unas Industry Nine Trail S. El resultado en nuestra báscula, sin pedales, ha sido de 12,500 kg justos, aunque en marcha la bici se siente mucho más ligera, muy manejable, como un juguete, caro, eso sí, ya que la exclusividad de las Revel se paga. ○○

PEQUEÑOS PERO AMBICIOSOS

3 COSAS QUE DEBERÍAS SABER SOBRE REVEL

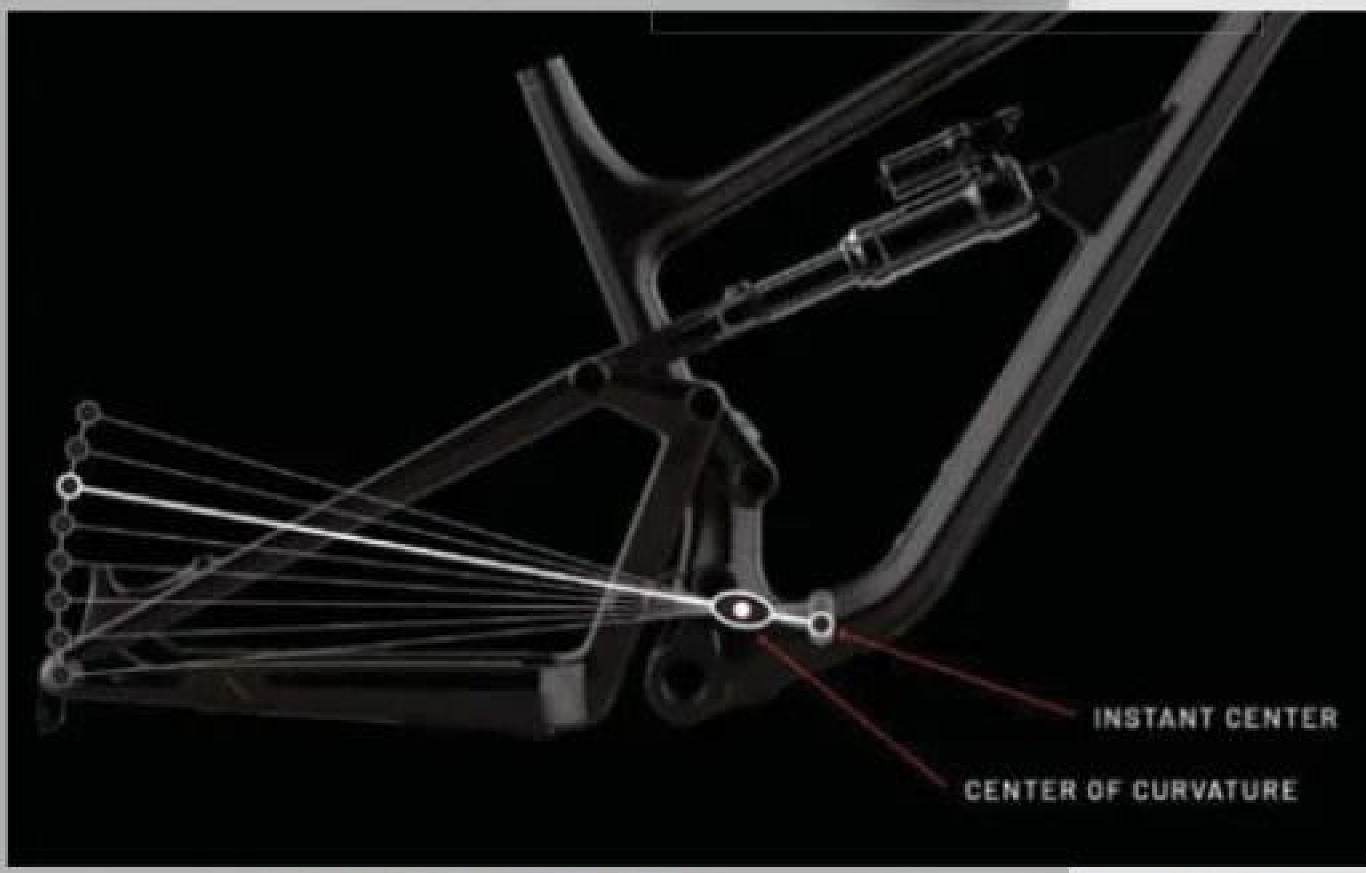
En Revel, reciclan todo el cartón y el plástico que llega a su oficina y no utilizan artículos de plástico ni papel. Además, en su convencimiento de ser lo más sostenibles, solo trabajan con un fabricante que también respeta estos principios, comprometiéndose por contrato a reciclar los desechos de carbono, minimizar o eliminar el uso de productos químicos agresivos en el proceso de fabricación y reciclar y eliminar los artículos de manera responsable.

Si hablamos de las Revel de titanio, todos sus cuadros de titanio cuentan con garantía de por vida si eres el primer comprador. En Revel están convencidos de las pruebas de laboratorio exhaustivas que realizan en todos sus cuadros y el completo control de calidad.

La plantilla de Revel Bikes está compuesta únicamente por 30 personas en su central de Carbondale (CO, USA), y 6 personas en Taichung (Taiwan). Todos ellos con el objetivo de construir las mejores bicicletas del mundo, aunque sean pocas.

Centro de curvatura

LAS RAZONES DE LOS HERMANOS CANFIELD



Los hermanos Chris y Lance Canfield, que cuentan con su propia marca, fueron los desarrolladores de la suspensión trasera CBF (Canfield Balance Formula) en la que la suspensión gira alrededor del CC o Centro de Curvatura. Como ellos mismos explican: *"En el sistema CBF™ hacemos dirigir la línea de la cadena y las fuerzas motrices correspondientes hacia la parte superior del plato, durante la totalidad del recorrido de la suspensión. Esto da como resultado la máxima eficiencia de pedaleo, independientemente del terreno, en qué parte del recorrido se encuentre, o de la fuerza que el rider esté aplicando. Toda la fuerza que se ejerce en los pedales va directamente destinada al giro de la rueda trasera".*

"El resultado que conseguimos con el CBF es el tener un sistema de suspensión con una capacidad de pedaleo más eficaz, y más activo posible, sin movimientos de bombeo de la suspensión, sin interferencia del frenado en el funcionamiento de la suspensión, con un funcionamiento totalmente equilibrado en todos los puntos del recorrido". Argumentan los hermanos Canfield que en las suspensiones multiarticuladas "El centro instantáneo de rotación cambia constantemente a lo largo del recorrido de la suspensión, lo que hace que la rueda trasera se aparte de la rotación del arco perfecto. Sin embargo, si conecta el eje trasero en cualquier punto de su trayectoria con el centro instantáneo, que está cambiando constantemente, el área donde todas esas líneas se cruzan durante todo el recorrido es el centro de curvatura".

LA LUMEN FUE UNA DE LAS BICIS QUE MÁS ATENCIÓN RECIBIÓ EN EL PASADO TEST THE BEST

SCOTT LUMEN ERIDE 900

UN ANTES Y UN DESPUÉS

LA SCOTT LUMEN ES LA BICI QUE HA SUPUESTO UN ANTES Y UN DESPUÉS EN CUANTO A LA INTEGRACIÓN EN LAS BICIS ELÉCTRICAS, UNA TRAIL MUY RÁPIDA Y QUE POTENCIA AL MÁXIMO EL CONCEPTO DE EMTB LIGERA

CUANDO SCOTT LANZÓ SU SPARK EN EL AÑO 2020 Y NOS SORPRENDIÓ A TODOS (AUNQUE TRAS LA COMPRA DE LA MARCA BOLD, YA NOS HACÍAMOS UNA IDEA DE HACIA DÓNDE IBAN LOS TIROS Y TANTA SORPRESA NO FUE) no hubo ninguna duda de que escribió la palabra "Integración" con mayúsculas, sentando las bases de las tendencias presentes y futuras como ninguna otra marca lo había hecho. Amortiguador oculto, cableado muy discreto, bloqueos remotos, herramientas escondidas por diferentes puntos de la bici, dos bidones de agua... Todo muy bonito pero... ¿sería posible toda esta tecnología e ideas a una bici eléctrica, en la que todo es mucho más complejo a nivel interno y hay muchos más "cachivaches"? Ahí estaba el reto, y aunque pareciera casi una utopía, llegó la Lumen, una de las eMTB ligeras de referencia por el equilibrio tan alto que tiene entre las capacidades de bici eléctrica y las de bici pulmonar. Meses después de su lanzamiento incluso recibió el Eurobike Gold Award 2023, uno de los reconocimientos internacionales de más prestigio, en el que se premiaba especialmente toda la innovación que representa. Innovación que no se detuvo con este modelo, sino que la marca incluso ha aprovechado cada minuto invertido en la Lumen para el desarrollo de las Voltage eRide, el modelo de mayor recorrido de suspensiones y pensado para un uso Trail mucho más bajador y agresivo.

LA LIGEREZA MANDA

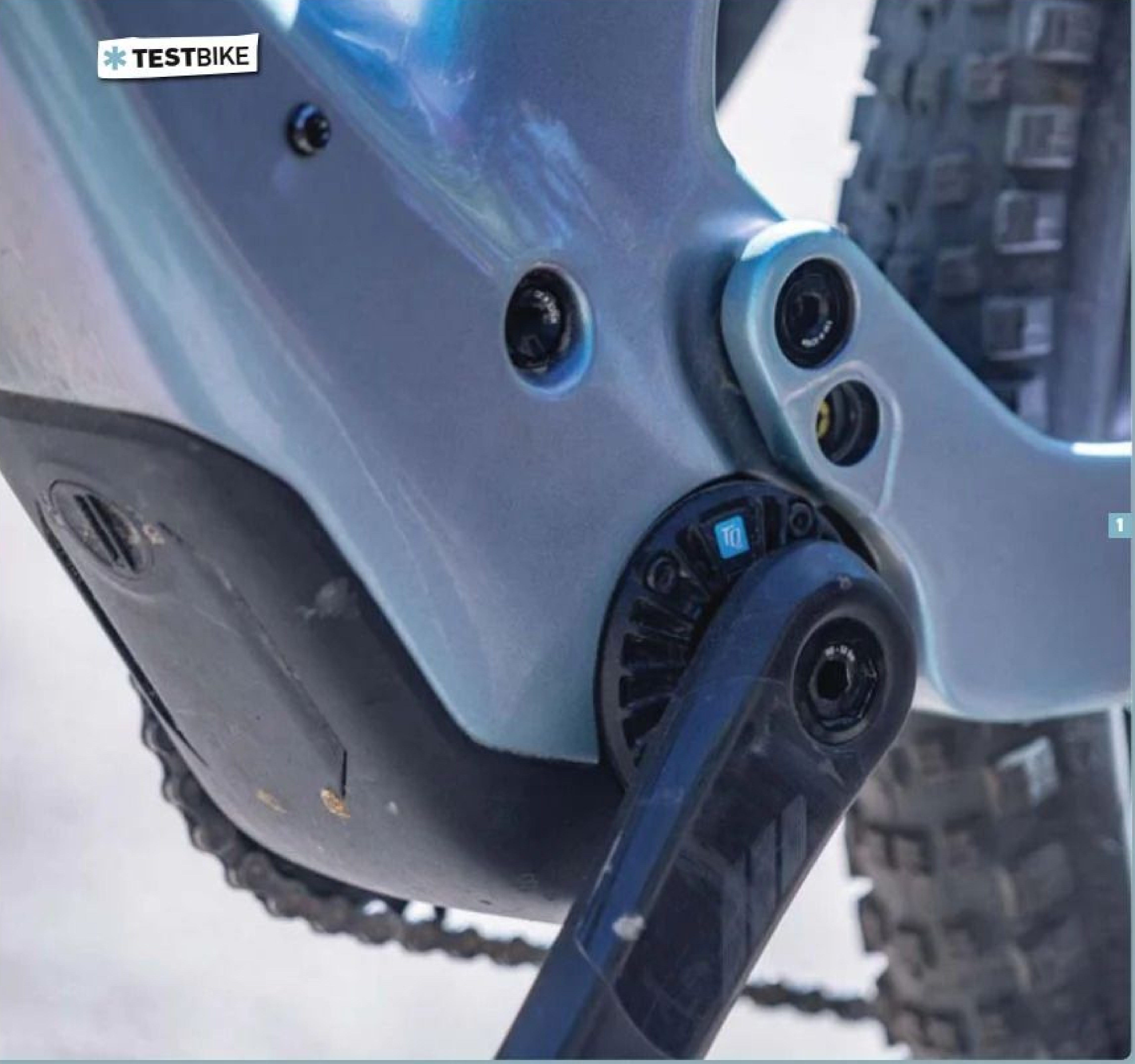
Para que una eMTB nos transmita sensaciones muy muy próximas a las de una bici pulmonar o muscular hay dos factores muy importantes a tener en cuenta, además de otros muchos secundarios. Uno de ellos es que el motor sea silencioso, que no transmita fricciones ni un tacto "motorizado" de nuestra pedalada y que la forma en la que nos asiste sea natural, con una aceleración lineal, muy medida y sin empujones. Y la segunda no es otra que el peso, que sea lo más contenido posible para reducir la brecha con las bicis sin motor. La Lumen cumple estos dos requisitos. Los pesos de los modelos llegan a rebajarse hasta unos 15,5 kg en el modelo tope de gama, la 900 SL TR, siendo de 16,55 kg en este modelo 900 del catálogo 2023 (talla M, sin pedales), el segundo modelo por arriba. Lo más curioso es que la mayor parte de esta ligereza se debe principalmente a la construcción del cuadro de carbono HMX en lugar de a empleo de componentes ultraligeros, aunque eso sí, muy calculados para mantener el peso a raya.

El recorrido de suspensiones es de 130 mm en ambos ejes, lo que se puede etiquetar como Down Country (así la categoriza Scott) o simplemente un Trail ligero, que a fin de cuentas es prácticamente lo mismo. Por supuesto, tenemos el sistema TwinLoc 2 para controlar las suspensiones y la tecnología NUDE, con lo que podemos jugar con dos modos de

130mm	130mm	29"	XC-Trail	360WH	50Nm	16.55	9.999

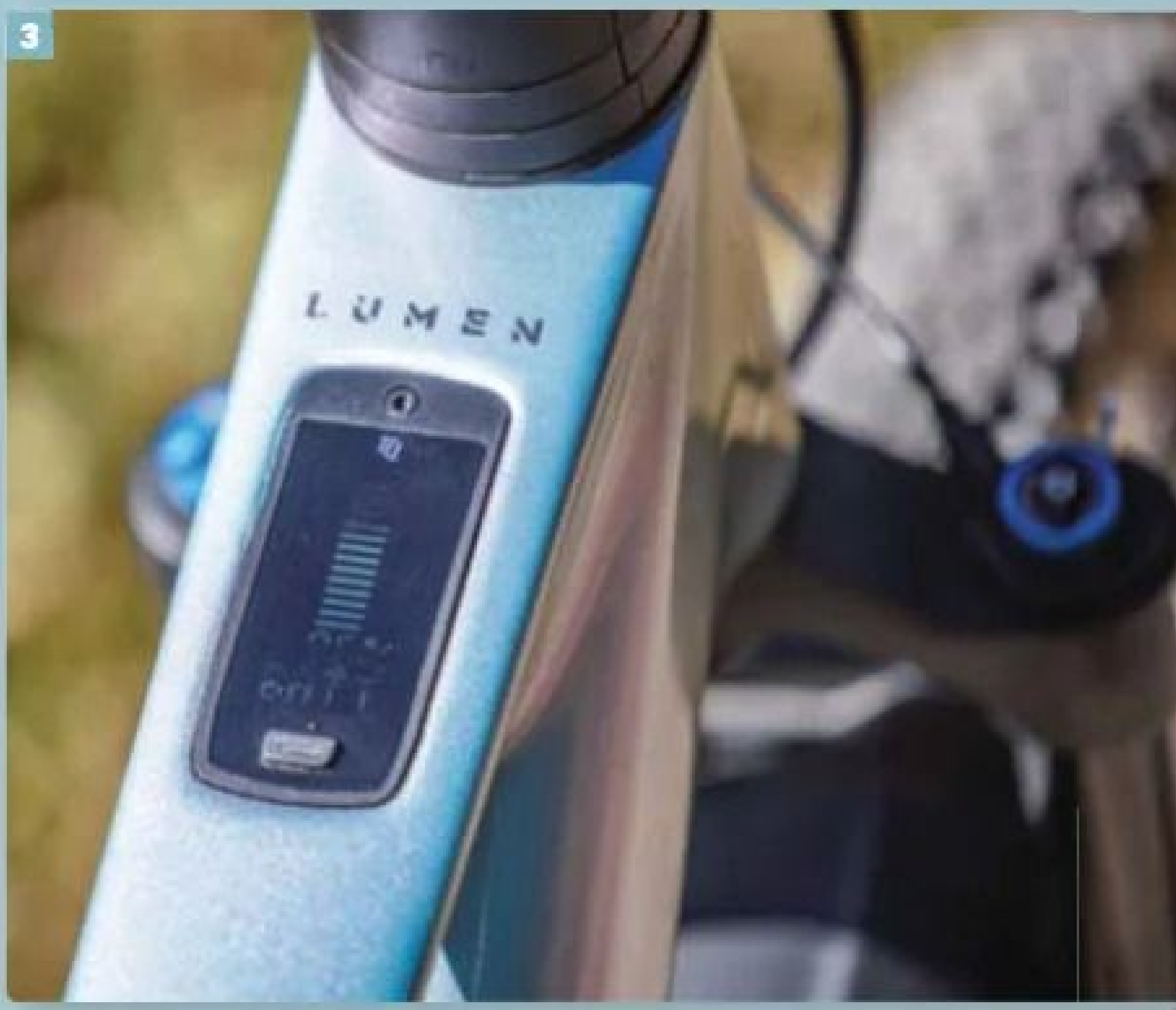
TEXTO:
Héctor Ruiz

FOTOS:
JCD Fotografía



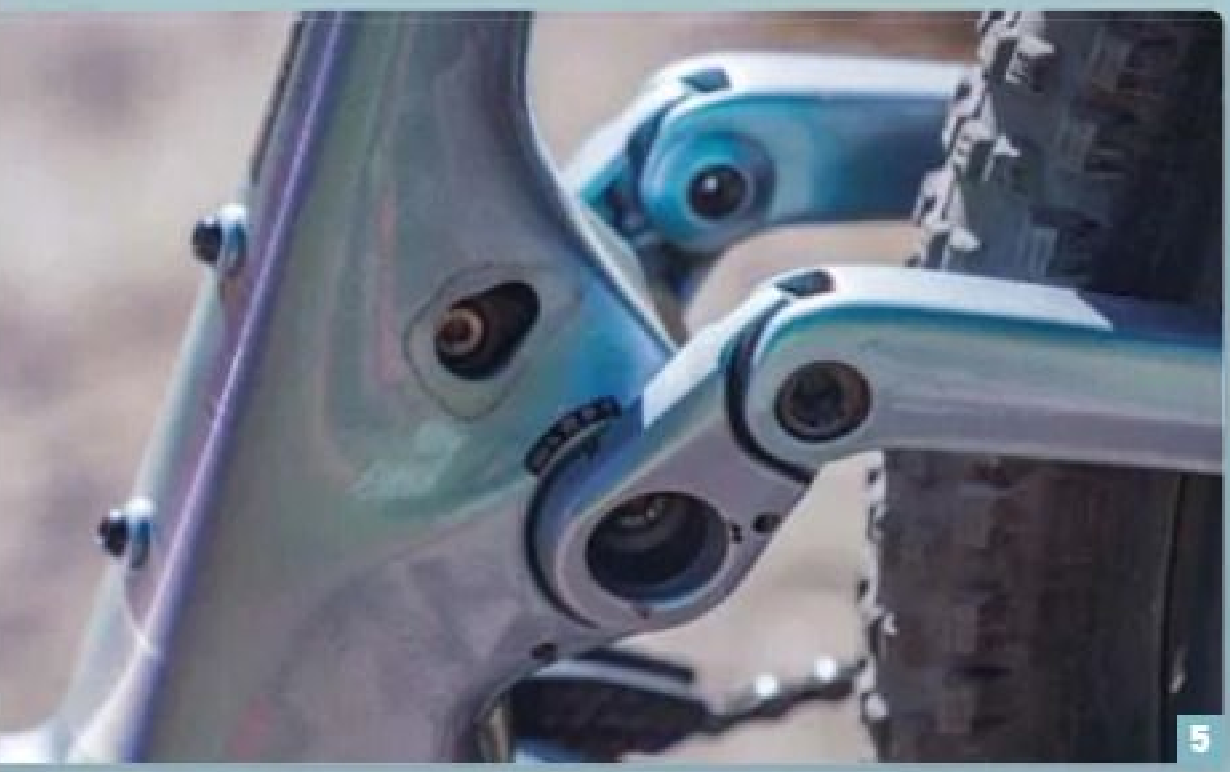
1

2



3

4



5

6

suspensión en abierto con diferentes recorridos (130 y 90 mm) y comportamientos, además del bloqueo.

UN MOTOR MUY NATURAL

Respecto a la parte motorizada, la otra responsable de las sensaciones de bici ligera, entronamos el motor TQ HPR50, el que a día de hoy se podría considerar el motor que mejor representa a esta categoría de bicis eléctricas. Por su suavidad de pedaleo y lo silencioso que es principalmente, algo a lo que tan solo el Fazua Ride 60 se aproxima mucho, aunque cada uno brilla en diferentes aspectos. Y decimos que representa muy bien esta categoría porque a fin de cuentas el TQ lo que hace es ayudar a tu pedalada en el sentido más estricto de lo que entendemos por "ayuda", no sustituye tu fuerza tal y como haría el motor de una Full Power en esos momentos en los que queremos delegar casi toda la responsabilidad en él. Con el HPR50 rara vez tienes la sensación de que empuje con fuerza excesiva, si quieres notar que su comportamiento sea más alegre, tienes que pedalear con una cadencia

1> El TQ HPR50 se une al cuadro mediante dos tornillos, y para acceder al posterior, la vaina tiene un agujero (tapado con una goma, sin ella en la foto) para poder desmontarlo sin tener que retirar el basculante.

2> El conjunto manillar-potencia Syncros es uno de los que mejor conducen los cables al interior de los que conocemos.

3> El Display V01 de TQ es simple, con información escueta pero la imprescindible. La marca TQ fabrica otro que es algo más completo, el V02, no disponible en las Lumen y la verdad que tampoco lo echamos en falta.

4> Levas, botones y cables, la convivencia entre todos ellos es un poco complicada, aunque Scott lo ha resuelto bastante bien con su mando TwinLoc 2 y el minimalismo del mando TQ.

5> El cuadro y la bieleta de la Lumen cuentan con el indicador de sag para el ajuste sin tener que desmontar nada. También podemos ver si estamos aprovechando todo el recorrido del amortiguador a través de una ventana lateral (también cubierta por una goma), que nos permite además introducir la llave para desmontar el anclaje superior amortiguador.

6> La línea que hay entre basculante y cuadro está perfectamente protegida de la entrada de barro -y el deterior que podría producir aquí con el sube-baja de la suspensión- gracias a una tapa plástica que queda muy bien colocada.

LA MAYOR PARTE DE LA LIGEREZA RESPONDE AL CARBONO EMPLEADO, MÁS QUE A LOS COMPONENTES

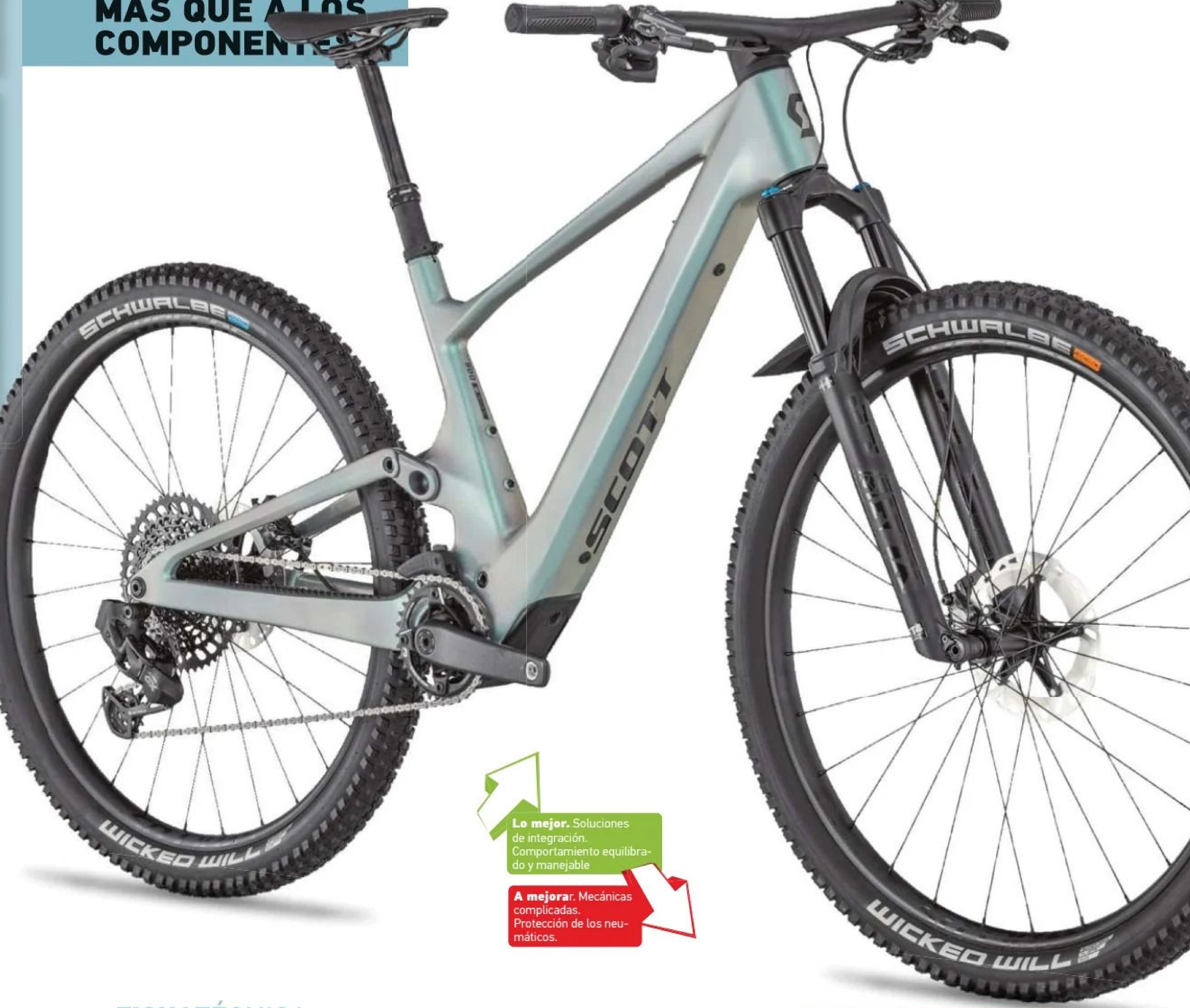
LA GAMA LUMEN

4 MODELOS

DESDE 7.120 € CONTESSA LUMEN ERIDE

LUMEN ERIDE 910 (7.120 €)
LUMEN ERIDE 900 (10.170 €)

HASTA 15.260€ LUMEN ERIDE 900 SL



Lo mejor. Soluciones de integración. Comportamiento equilibrado y manejable

A mejorar. Mecánicas complicadas. Protección de los neumáticos.

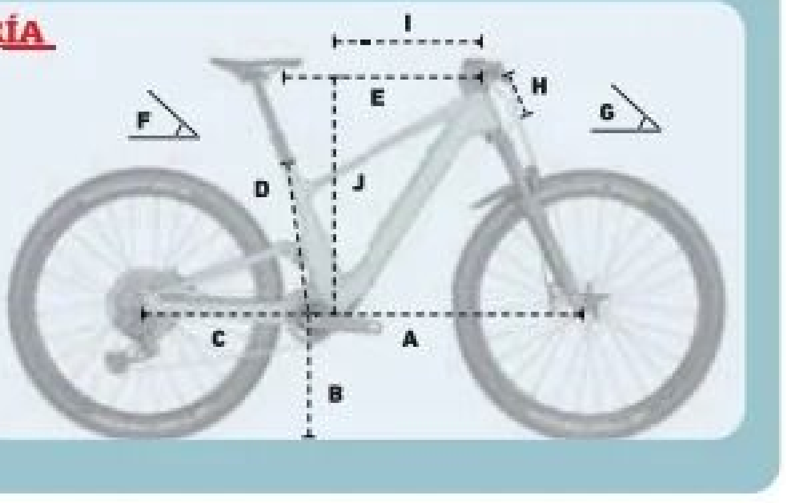
FICHATÉCNICA

SCOTT LUMEN ERIDE 900

CUADRO Carbono HMF. Recorrido 130/90 mm. **MOTOR:** TQ HPR50 Mid. 50 Nm. **BATERÍA:** TQ 360Wh. **AMORTIGUADOR:** Fox Nude 5T EVOL. **HORQUILLA:** Fox 34 Performance Elite FIT4. 130 mm. **PEDALIER:** FSA Carbon. 34 d. **CAMBIO:** SRAM GX AXS. **MANDO CAMBIO:** SRAM GX AXS. **CASETE:** SRAM XG1275. 10-52. **CADENA:** SRAM NX Eagle. **FRENOS:** Shimano XT M8120. Discos MT800 CL 180 mm. **DIRECCIÓN:** Syncros.Acros. Semi-integrada. **MANILLAR:** Syncros Fraser iC SL DC Carbon. 60x760 mm. **PUÑOS:** Syncros XC Lock-On. **SILLÍN:** Syncros Tofino 1.5 Regular. **TIJA SILLÍN:** Fox Transfer. 140 mm. **RUEDAS:** Syncros Silverton 1.5-30. **NEUMÁTICOS:** Schwalbe Wicked Will 29x2.4" EVO Super Race. Addix Soft del./Addix Speed Grip tras. **PESO:** 16,550 kg (talla M, sin pedales). **TALLAS:** S, M, L y XL. **PRECIO:** 9.999 €. **+INFO www.scott-sports.com**

GEOMETRÍA

A: 1206
B: 338,5
C: 450
D: 440
E: 589
F: 77º
G: 65,5º
H: 110
I: 446
J: 615

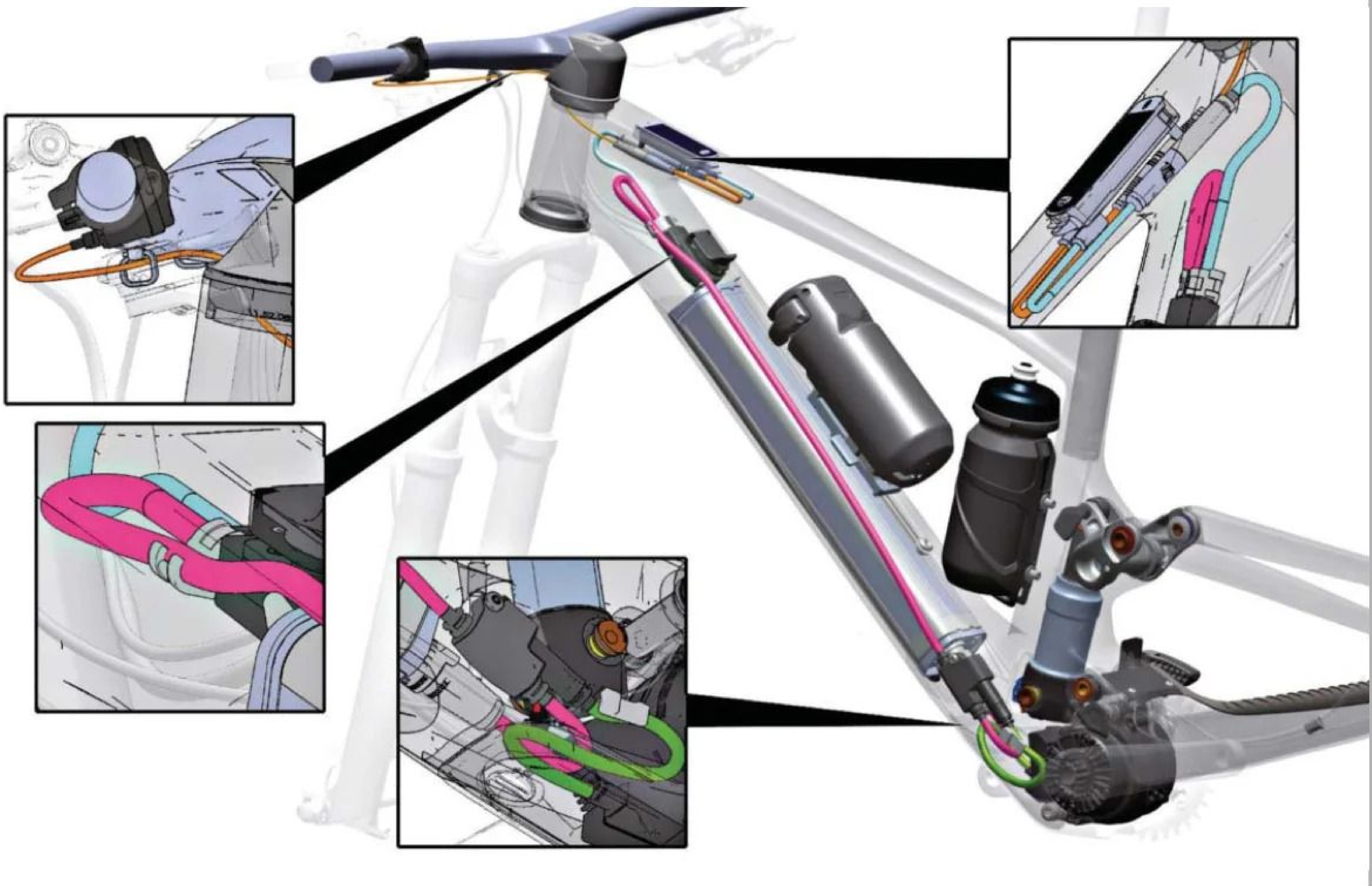


{ **A:** Longitud entre ejes. **B:** Altura de eje pedalier. **C:** Longitud de vainas. **D:** Longitud de tubo de sillín (centro a tope). **E:** Longitud de tubo superior (horizontal virtual). **F:** Ángulo de sillín. **G:** Ángulo de dirección. **H:** Pipa de dirección. **I:** Reach. **J:** Stack. Todas las longitudes en mm }

EL DETALLE

ENCAJE DE BOLILLOS>

Cuando retiras la tapa de servicio en la parte baja de la bici, la que nos da acceso parcial a las entrañas y recovecos del cuadro para, por ejemplo, manipular los controles del amortiguador, empiezas a ser consciente del encaje de bolillos que han hecho los ingenieros para poder introducir todo ahí y que funcione a la perfección. Cada milímetro del cuadro está aprovechado y estudiado en profundidad para conducir los cables, atornillar los componentes del motor-batería y sus periféricos, y eso por no hablar del sistema de suspensión. Esta complejidad parece estar bastante bien resuelta especialmente a nivel de guiado de cables por el interior, donde prácticamente todos llevan sus guías específicas y su orden concreto. Parece haber elevado el nivel de trabajo y desarrollo de una "simple" bici a un peldaño superior, pese a la mayor dificultad que implica realizar mecánicas tanto sencillas, como una sustitución de un cable, como las más profundas tal como sustituir la batería por otra o una reparación del Display.



un poco más elevada. La asistencia entra poco a poco de una forma muy lineal y si vamos con el modo de mayor asistencia, cuando alcanza los 50 Nm de par, se notan, pero no esperes una bestialidad.

Si encaramos subidas con mucha pendiente notamos cómo empieza a costarle, sobre todo si vamos un poco atrancados de cadencia, y tenemos que intentar acelerar las bielas para notarlo más enérgico, al igual que pasaría en una bici sin motor, solo que con el TQ "duelen" menos a las piernas. De hecho, su potencia pico máxima es de 300 w, sólo unos 50 w más que su potencia nominal. Todo esto que contamos podría interpretarse bien o mal, según nuestras expectativas y preferencias. Aunque en realidad, está hecho así precisamente para que sea el mejor análogo posible a nuestras piernas y por tanto, con él no tengamos mucha sensación de ir en una eléctrica. Si es esto lo que buscas, te va a gustar.

La batería que incorpora es la suya propia, de 360 Wh de capacidad, nuevamente no es la más holgada en cuanto a autonomía, pero sí es muy ligera en orden de colaborar con el peso global de la bici (1.830 gramos, cerca de unos 400 gramos menos que la de su rival directo, el Fazua). Y también tenemos la opción de añadir un Range Extender de 160 Wh extra (en total serían 520) para un extra de autonomía, que va instalado en el portabidón principal, por lo que aún podríamos tener un bidón de agua con nosotros para nuestra ruta.

POLIFACÉTICA

A nivel de geometría está bastante equilibrada, de entrada transmite una posición más bien deportiva, ni demasiado relajados ni demasiado forzados, recordando mucho precisamente a su hermana Spark. Incluso con el manillar un poco alto, llevamos suficiente apoyo sobre la rueda delantera para poder resolver bien las subidas muy inclinadas y técnicas. Incluso teniendo unas vainas un poco largas (450 mm), no se nota torpe en subidas reviradas o ratoneras, y en cambio, le aportan algo más de estabilidad cuando soltamos los frenos en bajada.

Si algo llama la atención de la Lumen, es lo manejable que se siente en una gran variedad de terrenos, y hablamos a nivel general, tanto en subida o terreno rodador, como en bajadas. Al ser una bici tan ligera pese al motor, no tenemos la sensación de que se quede muy clavada al suelo como otras eBikes cuando tiramos de manillar hacia arriba o cuando bombeamos las suspensiones para ir dibujando el terreno. Sobre esto último, al ser un conjunto de motor-batería también más ligero de lo normal, no nos transmite esa sensación precisamente de que tire hacia debajo de nosotros desde la zona del pedalier. Por tanto tenemos menos aplomo del habitual, pero a cambio tenemos una facilidad de moverla que nos recuerda mucho a una bici sin motor. Gracias a esto podemos ir dibujando mejor el terreno cuando, por ejemplo, bajamos a mucha velocidad o por sitios muy rotos, y es lo que en muchas ocasiones nos libra de llegar a "aporrear" las llantas contra el terreno, porque la carcasa Super Race de los Schwalbe que monta no es la idílica para esas condiciones. Es similar a la que se usa en sus modelos de XC de competición, y aunque su construcción es buena, el estrés al que se ven sometidas con una bici de 16-17 kg no es el mismo que con una bici de 11 kg. De todas maneras, ya se ha convertido en la crítica genérica en el segmento de las eMTB ligeras, con lo que no es ninguna sorpresa.

La frenada, sin embargo, nos parece bastante buena con los Shimano XT de doble pistón, al menos para un biker de unos 70 kilos, y en conjunto es una bici que aunque sea una eMTB ligera, transmite mucha confianza para llevar sus 130mm de recorrido al límite. Si te gusta mucho bajar y te quedas con ganas de más, para eso tienen la Voltage eRide, pero si tu pretensión son las rutas divertidas con bastante eficiencia, esta Lumen es una de las bicis de este segmento que mejor encaja. ○○

HOY EN DÍA LA LUMEN ES UNA DE LAS BICIS ELÉCTRICAS QUE MÁS SE ACERCAN AL COMPORTAMIENTO DE UNA MUSCULAR

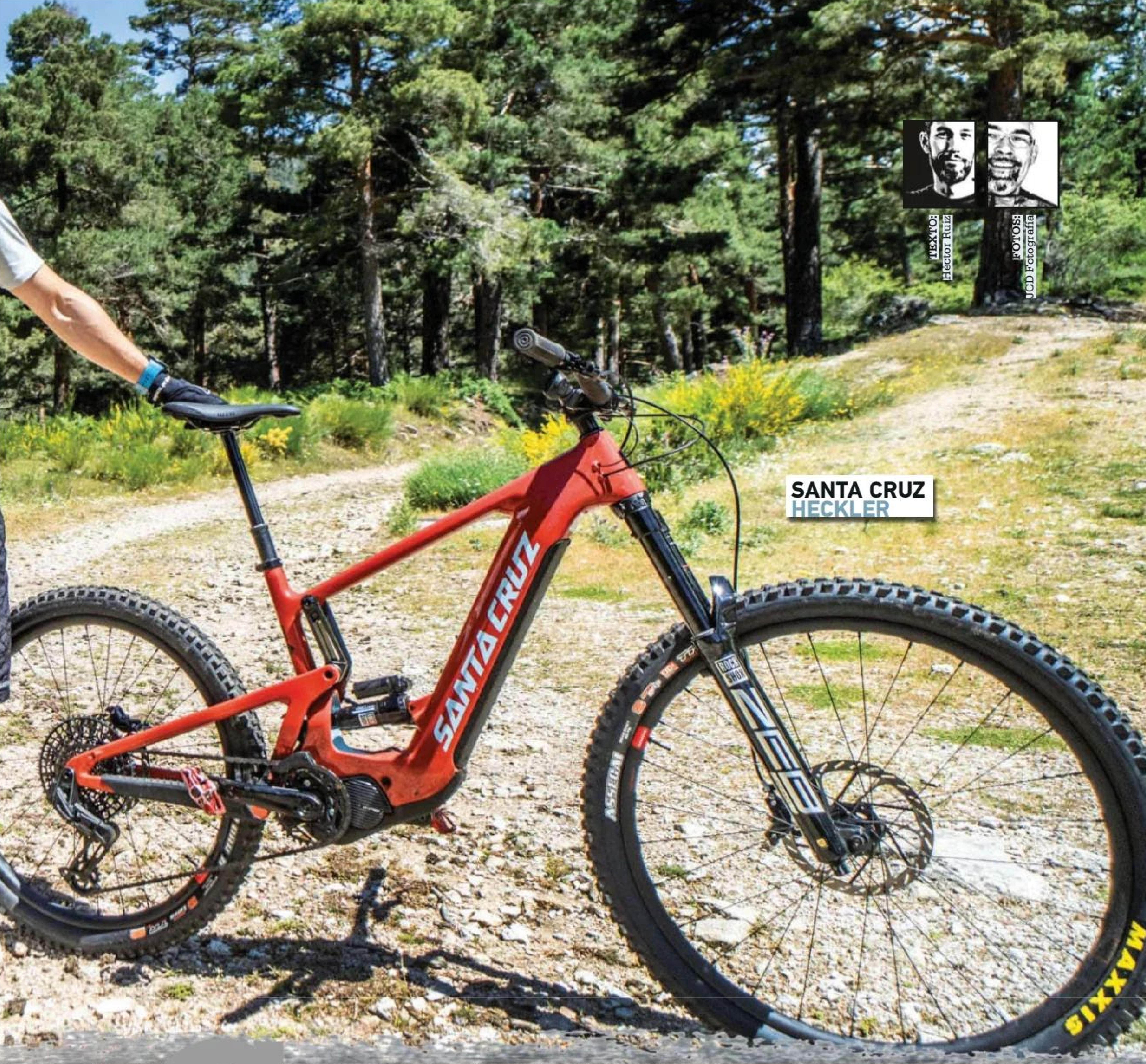
SANTA CRUZ
HECKLER SL
MAXXIS

> **“DOS BICIS PARA HACER UN MISMO TIPO DE MOUNTAIN BIKE, PERO CON DIFERENTES ESTILOS”**

VERSUS SANTA CRUZ HECLKER vs. HECKLER SL

¿CUÁL TIENE VENTAJA?

A LA HORA DE COMPARAR UNA FULL POWER COMO LA HECKLER DE SANTA CRUZ CON LA HECKLER SL LIGERA SURGEN MUCHAS PREGUNTAS. IGUAL YA TIENES CLARO CON CUÁL TE QUEDARÍAS, PERO OJO, QUE CUANDO LAS PRUEBAS, QUIZÁS TE CAMBIE LA OPINIÓN.



TEXTO: Héctor Ruiz

FOTOS: JCD Fotografía

SANTA CRUZ HECKLER

CUANDO SANTA CRUZ LANZÓ LA HECKLER ELÉCTRICA DE PRIMERA GENERACIÓN EN EL 2020 (RECORDEMOS QUE HECKLER ERA EL NOMBRE DEL MÍTICO MODELO DE LOS 90), FUE UN POCO CRITICADA, O MÁS BIEN, INCOMPRENDIDA. Su primera eMTB llegaba tarde a este mercado en el que la fiesta de las eléctricas hacía tiempo que había empezado, y encima lo hacía con un motor de 70 Nm y una batería de 504 Wh, cifras inferiores a lo que la mayoría de principales fabricantes estaban anunciando en ese momento. Pero Santa Cruz tenía una cosa muy clara: querían una bici que mantuviera un peso contenido para que se moviera muy bien y fuera muy ágil -solo se fabricaba en carbono CC y con ruedas de 27,5”-, aunque eso supusiera renunciar a otras capacidades.

Pues bien, la presión del momento fue tal y evolucionó todo tan veloz, que solo dos años después lanzaban la actualización del modelo, la Heckler que probamos en esta comparativa. Con un motor bastante más potente y mucha más batería (Shimano EP801 de 85 Nm y 720 Wh), sacrificando parte de la ligereza y maniobrabilidad por más capacidad, lo que la gran mayoría de consumidores busca, o al menos, eso se supone. Y en los cuatro años que han pasado, si lo piensas, aquella idea de bici muy maniobrable y algo limitada en capacidades a la que no muchos le vieron la gracia en ese momento, irónicamente hoy se ha convertido en una de las tendencias por las que más se está apostando. Llámalas eMTB Light o ahora también Full Power ligeras (como las recién lanzadas Cannondale Moterra SL o BH la iLynx+ SL), o algo parecido a la mezcla de ambas (como en la Mondraker Dune con motor Bosch SX).

Por eso, la llegada del motor Fazua Ride 60 y las posibilidades que ofrece devolvió a Santa Cruz la idea original de una bici con motor pero que casi se maneje como si no lo llevara, y que se ha materializado en la Heckler SL que también probamos en estas páginas. 60 Nm, batería de 430 Wh y pesos bastante por debajo de los 20 kg e incluso sub 19 kg en los montajes superiores.

Heckler y Heckler SL son muy parecidas y realmente el tipo de rutas idóneo para cada una de ellas es el mismo, pero a la vez son diferentes en cómo llevan a cabo estas rutas. Una requiere más ímpetu pedaleador por nuestra parte y te obliga a estar más pendiente y preocupado por cómo va gastando la batería, pero a cambio tiene una agilidad muy buena. La otra va sobrada de potencia y batería, te permite despreocuparte, pero cuesta más de mover y reaccionar con ella, no se despega igual del suelo cuando queremos saltar, y también tiene mucho aplomo. Hasta aquí diferencias generalistas de estas dos categorías. Vamos a analizarlas más en detalle.

HECKLER

No es la bici eléctrica más “bruta” de Santa Cruz, aunque pueda dar esa sensación, ya que por encima también fabrican la Bullit (170 mm, motor EP8, batería Shimano de 630 Wh), eso sí, tal y como indica el aspecto de esta Heckler, es una bici “cañera” y de esas que cuesta exprimirla al máximo, tanto por geometría como por autonomía. Aunque el motor es un Shimano, Santa Cruz ha optado por instalar una batería alternativa, una de la marca Darfon, que, además de ofrecer una mayor capacidad de personalización en su forma, una ventaja de cara a diseñar el cuadro, también es conocida por ofrecer una de las mayores densidades energéticas del mercado, motivo por el que se están empezando a ver en más marcas (Cannondale, por ejemplo). Aunque tenemos que criticar una vez más su conector de carga, con una tapa demasiado frágil para las demandas a las que sometemos a una bici de este tipo a largo plazo.

Así que el EP8, apoyado en sus 720 Wh, ofrece una buena autonomía para dar pedales durante muchas horas. La Heckler, con un recorrido de 150 mm atrás, y horquilla de 160 mm, tiene la peculiaridad de que podemos adquirirla de serie con ambas ruedas de 29” si vamos a hacer un uso más rutero y pensando en buenas velocidades medias, o Mullet (27,5” atrás, 29” delante) si vamos a poner el énfasis en las rutas técnicas y con bajadas reviradas y verticales. Ahora casi todos los montajes equipan horquillas de 38 mm de barras (RockShox ZEB y Fox 38) mientras que antes predominaban las de 35 y 36 mm, un aspecto que Santa Cruz ha cambiado. Suponemos que la llegada de la Heckler SL tiene que ver con esto y ahora no buscan tanto el rascar gramos en una bici que tampoco lo necesita tanto. Lo cierto es que la ZEB le viene que ni pintada a la Heckler, controlando mejor todo su aplomo bajador, que es una de sus características más notables. El comportamiento

SANTA CRUZ
MAXXIS
MAXXIS
ZEB

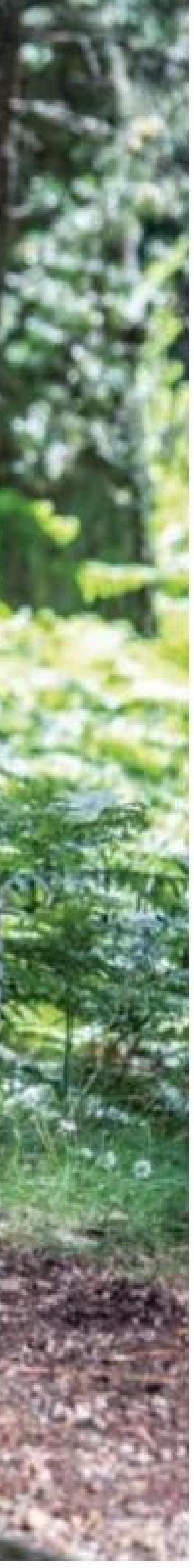
1

2
TRAIL
0.0 km/h

HECKLER CC X0 AXS RSV

FICHA TÉCNICA

CUADRO Carbono CC. Recorrido 150 mm. **AMORTIGUADOR** RockShox Super Deluxe Ultimate. **HORQUILLA** RockShox ZEB Utimate, recorrido 160 mm. **RUEDAS** Mullet. 29-27,5". **MOTOR** Shimano EP801. 85 Nm. Potencia máxima 600 W. **BATERÍA** Darfon integrada, 720 Wh. **TRANSMISIÓN** SRAM X0 AXS T-Type. **FRENOS** SRAM Code Silver Stealth. Discos SRAM HS2 200 mm. **MANILLAR** Santa Cruz e35 Carbon. 800 mm. **PUÑOS** Santa Cruz House. **POTENCIA** Burgtec Enduro MK3. **TIJA** OneUp V2. 150 mm. **SILLÍN** WTB Silverado Medium Ti. **RUEDAS** Reserve 30 HD del. 31 DH tras. Carbon.Bujes DT Swiss 350. **NEUMÁTICOS** Maxxis Assegai 29x2.25", 3C, MaxxGrip, Exo +. Minion DHR, 29x2.4", 3C MaxxTerra, Double Down. **PRECIO** 11.390 €. **PESO** (talla L, sin pedales) 22,110 kg. **+ INFO www.santacruzbicycles.com**



MAXXIS
ZEB
SANTA CRUZ

“LA HECKLER ES UNA BICI DE TRAIL MUY CAÑERA, PRÁCTICAMENTE UNA ENDURO CON MUCHO APLOMO BAJADOR”

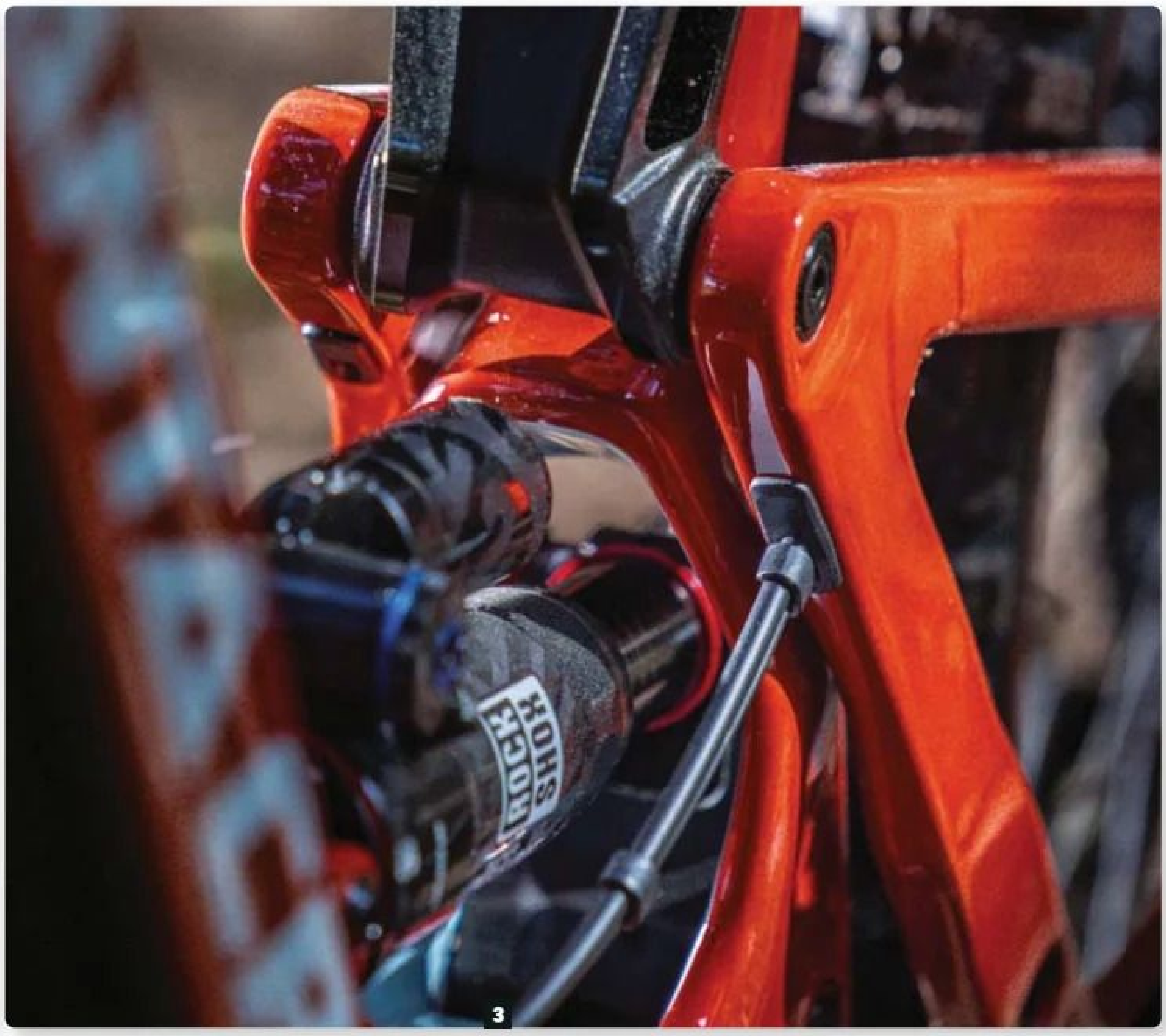
del sistema VPP, que equilibra muy bien el apoyo del amortiguador en el tramo intermedio, evita esa sensación de ir muy hundidos atrás cuando llegan los baches, pero a su vez mantiene la bici pegada al terreno, permite que la bici corra mucho cuesta abajo. La unidad probada son poco más de 22 kilos (22,110 kg en talla L, sin pedales), un peso correcto, incluso muy ajustado, para el tipo de bici que se trata. La bici cuenta con un Flip Chip en la bieleta trasera para modificar la geometría; En su posición más lanzada nos da unas cifras de 64,5º de dirección, 76,4º de tubo de sillín y un alcance de 472 mm (en la talla L probada). No son extremas, pero hablan por sí solas, una bici Trail muy bajadora. Algo destacable también, al igual que en su hermana, es que los tubos de sillín son cortos (405 mm en talla M), para bajar el centro de gravedad y mejorar la compatibilidad con tijas de mucho recorrido. Por cierto, si quieres montarle un muelle para potenciar aún más el lado bajador, puedes hacerlo sin problema.

HECKLER SL

Se basa en la misma plataforma que su hermana, y salvo el tubo principal que es bastante más estilizado en esta SL (por su batería mucho más compacta) y por las dimensiones del motor, todo es prácticamente calcado. También tiene 150/160 mm de recorrido de suspensiones y al contrario que en su hermana, solo se fabrica para ruedas Mullet. Aquí han descartado las 29” en ambas ruedas, maximizando la ligereza y agilidad. El Fazua hace que el cuadro sea muy discreto por todas partes, sobre todo en la zona del pedalier, donde abre un hueco muy grande de estética y minimalismo con otros motores (solo TQ le hace frente). En esta bici santa Cruz usa la batería de serie de Fazua, de 430 Wh, no recurre a Darfon, entendemos que eso significa que la de Fazua cumple con todas sus exigencias. La Heckler SL lleva integrado el Display de Fazua en el tubo superior, tal y como hacen la mayoría de marcas que equipan este motor (Fazua ofrece la posibilidad de otro mando remoto que integra el Display de leds), aunque la Heckler normal opta por el display Shimano de manillar junto a la potencia, menos integración por tanto.

La Heckler SL también tiene Flip Chip para modificar la geometría. Y una curiosidad en cuanto a ella es que tiene unas cifras un poco más acentuadas aún que su hermana Full Power, poco notable, pero lo son. Hablamos de un ángulo de dirección medio grado más abierto (64º), un tubo de sillín más vertical (77,2º) y un alcance más largo (477,5), en la talla L. También es más larga entre ejes, en torno a 10 mm por talla, y la pipa de dirección es un poco más alta. Parte de estas diferencias las encontramos en que la SL está desarrollada solo como bici Mullet, mientras que la Heckler se ha desarrollado para usarse también como 29” en ambas ruedas, lo que requiere de algunos números diferentes. Y otra parte está en las tendencias del mercado, como la SL es una bici desarrollada un poco después y sabemos que las geometrías van evolucionando casi de una año a otro, pues se nota en los números.

1. El motor es un Shimano EP8, aunque la batería no es Shimano, sino Darfon.
2. En la Heckler encontramos un display Shimano externo, menos integración pero más información.
3. El sistema VPP de Santa Cruz asegura un comportamiento con apoyo en zona media y mucha capacidad..
4. Buena convivencia de los mandos remotos de la tija y los modos de asistencia.
5. Esta tapa de goma tan minimalista para la carga, no es nuestra favorita, la verdad.


3

4

5

A nivel de montaje, pese a ser una eMTB ligera, no han sucumbido a sacrificar fiabilidad a cambio de un peso récord, y en general no hay nada que nos haga sufrir porque no vaya a aguantar el ritmo. El peso es de 18,94 kg, nuevamente una cifra bastante buena si valoramos recorridos, capacidad de batería y componentes.

CÓMO LAS ENCAJAMOS

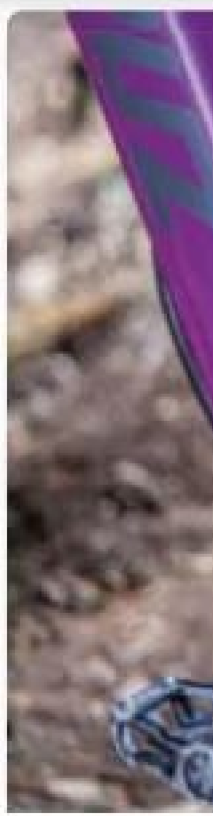
Ninguna de estas dos bicis es “para todos”, ya que depende de cada biker, de sus gustos, preocupaciones y necesidades. Y de si solemos salir a montar en bici solos o del resto de bicis de nuestra grupeta, que todos sabemos que te empuja a una cosa o la otra. Lógicamente, el hecho de que la Heckler tenga mucha capacidad en todos los sentidos siempre hará que cubra un rango más amplio de perfiles, especialmente entre aquellos que temen quedarse cortos con una eMTB ligera como es la Heckler SL. Lo que sucede es que la Heckler tiene tanta capacidad que en el día a día de seguro que te va a sobrar batería (salvo que seas “de gatillo fácil” y vas en Turbo toda la ruta), y quizás pagar el peaje de una bici más pesada y con más dificultad para hacerla flotar, no siempre sea la opción más racional. Si en la Heckler SL tuviéramos la posibilidad de equipar una batería adicional, lo cierto es que equilibraría un poco las prestaciones entre ambas bicis, así quienes optasen por ella descartarían la autonomía de sus preocupaciones y limitaciones en caso de querer hacer una ruta más larga de lo habitual. Pero por ahora Fazua aún no lo tiene disponible, además, el cuadro de esta bici no parece estar específicamente diseñado para llevar la segunda batería y guiar el cable de alimentación. Rutas de 40-50 km con 1.200-1.400 m de desnivel es fácil alcanzarlas con la SL si no “te flipas” con la asistencia y eres ahorrador, e incluso más. Eso sí, asume que la forma de pedalear no es la misma: con el Fazua -como con los motores ligeros en general- el pedaleo tiene que ser ágil y responde de forma óptima con cadencias más bien altas (alrededor de 75-85 rpm). Con la Heckler es más que obvio que esos km los vas a hacer sin grandes problemas, y te puedes relajar más con tu estilo de pedaleo porque al motor le va a dar un poco igual, solo gastará algo más de batería en caso de que pedalees con cadencias muy bajas -tiene que emplear más torque-.

Si te gusta mucho bajar, es casi lógico pensar que la Heckler es la elegida por goleada. Sí, es posible que en un contexto de Enduro te va a permitir pedalear los remontes más rápido y hacer más cantidad de bajadas, aunque estamos ante el típico dilema de “cantidad vs. calidad”. En una bajada técnica pero rápida, en la que la velocidad es nuestra aliada, a la Heckler SL le puede costar un poco seguir la rueda de su hermana por una diferencia de aplomo, ya que la Heckler tiende a acelerarse más (sobre todo si usamos los 85 Nm del motor para arrancar- y a ir más pegada al suelo cuando soltamos los frenos, se muestra más relajada y estable en estas condiciones. Además la horquilla ZEB y un manillar un “pelín” más rígido, también

MAXXIS
MAXXIS
SANTACRUZ

1

2

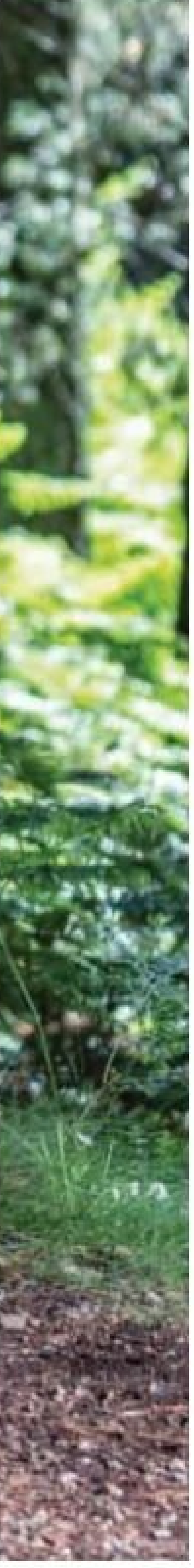


HECKLER SL CC X0 AXS RSV

FICHA TÉCNICA

CUADRO Carbono CC. Recorrido 150 mm. Amortiguador RockShox Super Deluxe Ultimate. **HORQUILLA** RockShox Lyrik Utimate, recorrido 160 mm. **RUEDAS** Mullet. 29-27,5”. **MOTOR** Fazua Ride 60 - 60Nm. Potencia máxima 450 W (función Boost). **BATERÍA** Fazua integrada, 430 Wh. **TRANSMISIÓN** SRAM X0 AXS T-Type. **FRENOS** SRAM Code Silver Stealth. Discos SRAM HS2 200 mm. **MANILLAR** Santa Cruz 35 Carbon. 800 mm. **PUÑOS** Santa Cruz House. **POTENCIA** Burgtec Enduro MK3. **TIJA** OneUp V2. 150 mm **SILLIN** WTB Silverado Medium Ti. **RUEDAS** Reserve 30 HD del. 31 DH tras. Carbon. Bujes DT Swiss 350. **PRECIO** 11.890 €. **PESO** (talla M, sin pedales) 18,94 kg.

+ INFO www.santacruzbicycles.com



> **"INCLUSO CON UNA GEOMETRÍA MÁS AGRESIVA QUE SU HERMANA, LA HECKLER SL POTENCIA EL LADO RUTERO GRACIAS A SU PESO Y AGILIDAD"**

1. Fazua consigue en las bicis equipadas con este motor pasar casi desapercibido.

2. Display integrado en el tubo superior, lo mínimo necesario.

3. El sistema de suspensión, común a ambas bicis, es uno de sus grandes argumentos.

4. Pocos detalles nos revelan que ahí se esconde un motor y batería.

5. El característico mando de modos de asistencia de Fazua, muy discreto.

transmiten más precisión en el tren delantero cuando las cosas se ponen feas. Y el nivel de protección de los neumáticos está un punto por encima en la Heckler, cosa que agradecemos, con carcasas Maxxis EXO+ y Double Down frente a las EXO y EXO+ de su hermana SL. Pero cuando el camino tiene obstáculos que requieren ir levantando las ruedas, jugando, hacer Bunny Hops o frenar en distancias cortas para colocar la bici en la trazada, la Heckler SL le da la vuelta a la tortilla. Con sus algo más de 3 kilos de diferencia de peso hacen que con ella todo sea más sencillo y responde con más naturalidad. Y sorprende lo bien que se mueve, son más de 19 kilos en orden de marcha pero nos recuerda un poco a cómo se mueve una bici de enduro sin motor. Y otra cosa más... el sonido del motor no solo es más notable en el Shimano de la Heckler dando pedales, sino que bajando también tiende a hacer más "ruiditos", mientras que el Fazua no suena nada. Y una bici silenciosa también es una bici más rápida.

A la pregunta que abre esta comparativa de ¿cuál tiene ventaja?, no hay una única respuesta, va a depender de en qué nos fijemos. Si tenemos en cuenta que a nivel de construcción, detalles y calidad, ambas bicis son prácticamente idénticas, la clave para inclinarse más hacia una que hacia la otra se centra principalmente en qué buscamos en nuestras rutas, si mucha capacidad perdiendo un poco de agilidad, o naturalidad y ligereza a cambio de tener que estar más pendientes de cómo baja el depósito de energía.

Nº 1

Gran Guía de ENTRENAMIENTO & NUTRICIÓN

Ciclismo a fondo
www.ciclismoafondo.es

BIKE
www.mountainbike.es

Carretera
Mountain Bike
Gravel

5,95€

#1

ENTRENAMIENTO EXPRESS

8 trucos para mejorar con poco tiempo

LA BIOMECÁNICA DEL FUTURO

Así debe ser tu próximo estudio

CÓMO USAR UN POTENCIÓMETRO

Los datos básicos que debes saber

ENTRENA COMO UN PRO

La Guía definitiva para mejorar como nunca

PRUEBAS MTB POR ETAPAS

El entrenamiento que realmente funciona

SPORT LIFE

Entrena con la Gran Guía y... ¡¡rinde como nunca!!

Sumario

Editorial

¿Tú también entrenas?

"Hemos aprendido que entrenar nos permite también disfrutar más y durante muchos más años de la bicicleta"

Entrenamiento

Hidratarse es la clave

SI HAY UN CONSEJO, SÓLO UNO, QUE TENGAMOS QUE DAR SIEMPRE QUE LLEGA EL VERANO ES EL DE HIDRATARSE SUFICIENTEMENTE. NI EL MATERIAL, NI EL DESCANSO, NI LA CONFIGURACIÓN DE TU BICI, NI LA RUTA... NI SIQUIERA LOS COMPAÑEROS CON LOS QUE SALGAS A HACER UNA RUTA. NO HAY NINGUNA OTRA ELECCIÓN TAN IMPORTANTE CUANDO HACE MUCHO CALOR QUE LA DE HIDRATARSE BIEN. SINO LO HACES, PUEDES PONER EN SERIO RIESGO TU PROPIA SALUD.

NUESTRO CUERPO ES EN UN GRAN PORCENTAJE AGUA, RECUÉRDALO

Gente que Entrena

Gente como tú, gente que entrena

Marta Sánchez Borrás

Tamara Domínguez

Tony Gallardo

Entrenamiento

Entrena para frenar la edad

SI COMENZASTE A MONTAR EN BICI HACE YA MUCHOS AÑOS, SI HACE TIEMPO QUE YA NO MEJORAS O EN TODO CASO, SI NOTAS QUE YA NO ERES EL MISMO DE ANTES, ESTE ARTÍCULO TE INTERESA. TE EXPLICAMOS QUÉ HACER PARA MANTENERTE EN FORMA, A PESAR DEL PASO DEL TIEMPO.

"EL DEPORTE AMINORA LOS EFECTOS FISIOLÓGICOS DEL ENVEJECIMIENTO"

¡Ya a la venta!

BIKE
www.mountainbike.es

Ciclismo a fondo

HAZTE YA CON TU GUÍA DE ENTRENAMIENTO
Carga este QR en tu terminal

¡A TU SERVICIO!

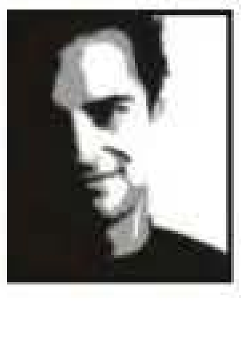
x.com/byneontelegram

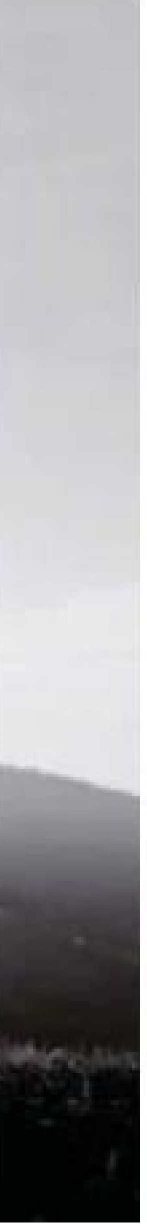
ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

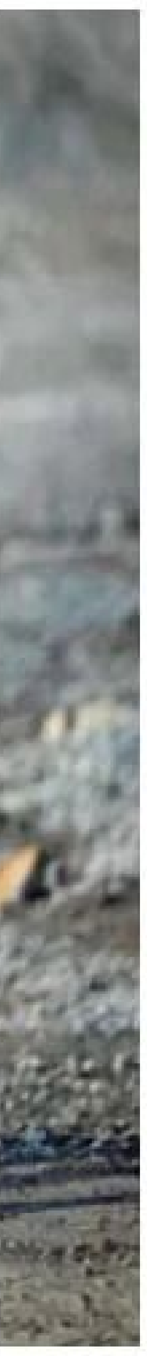
EN LA REGIÓN ALEMANA DE BAVIERA ES HABITUAL UTILIZAR EL SALUDO ¡SERVUS! AL CRUZARTE CON ALGUIEN. ESTE GESTO DE CORDIALIDAD DEFINE EL ESPÍRITU DEL DESARROLLO DE LAS CONWAY, UNAS BICICLETAS DISEÑADAS PARA DARTE EL MÁXIMO DE PRESTACIONES POR EL MÍNIMO PRECIO.

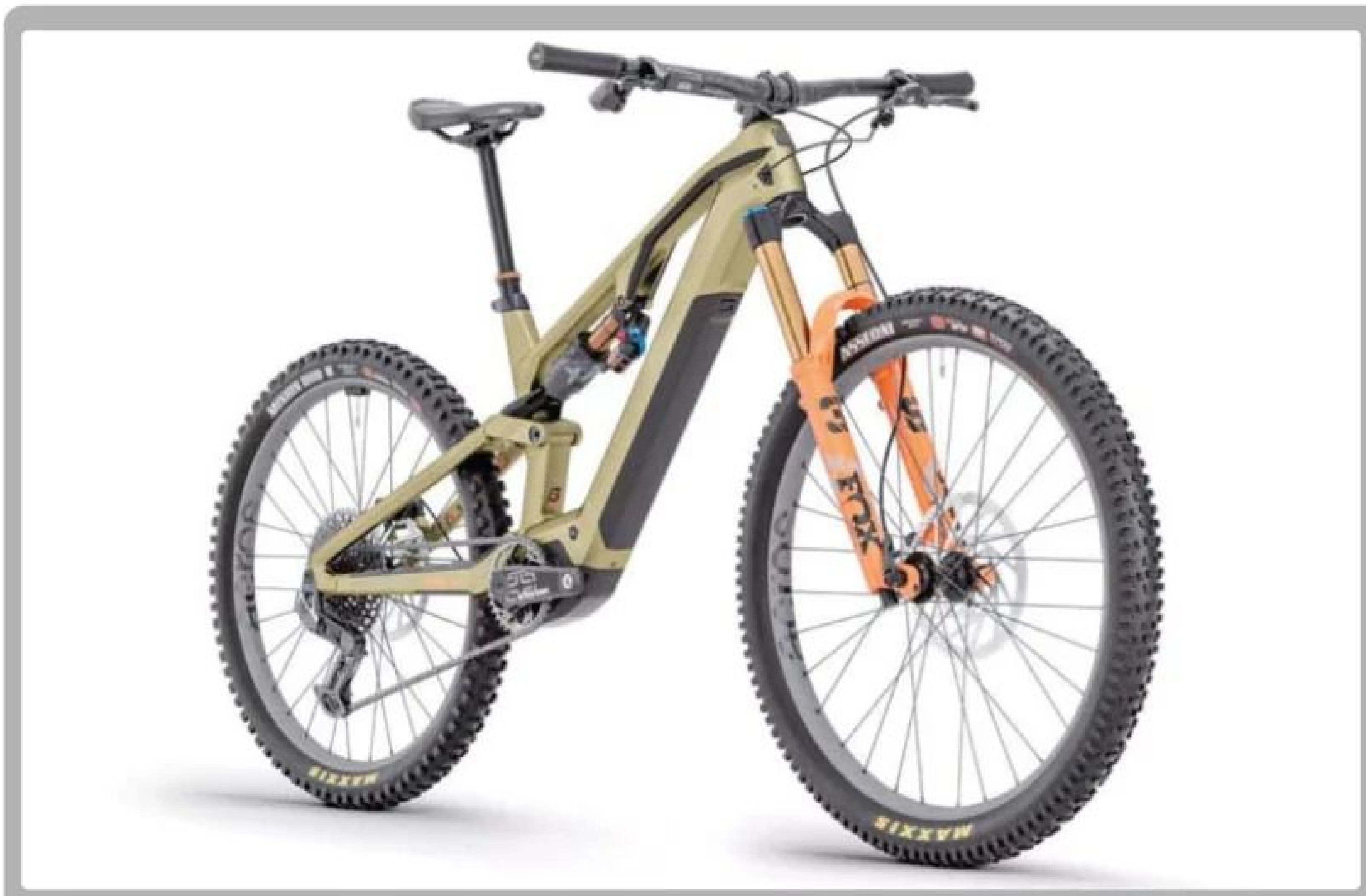
Ya son varias las Conway que han pasado por BIKE y si todas han tenido un denominador común ese ha sido el poso que nos han dejado con sabor a bicicletas bien hechas. Cuando es el precio la primera característica en la que te fijas, puede que te induzca a pensar que son bicicletas relativamente económicas, como así es, pero cuando profundizas un poco más desde el tinte superficial del dinero, te das cuenta de lo que de verdad son: bicicletas diseñadas con cariño, y con un gran relación calidad/prestaciones/precio.

TEXTO: Iván Mateos
FOTOS: Conway





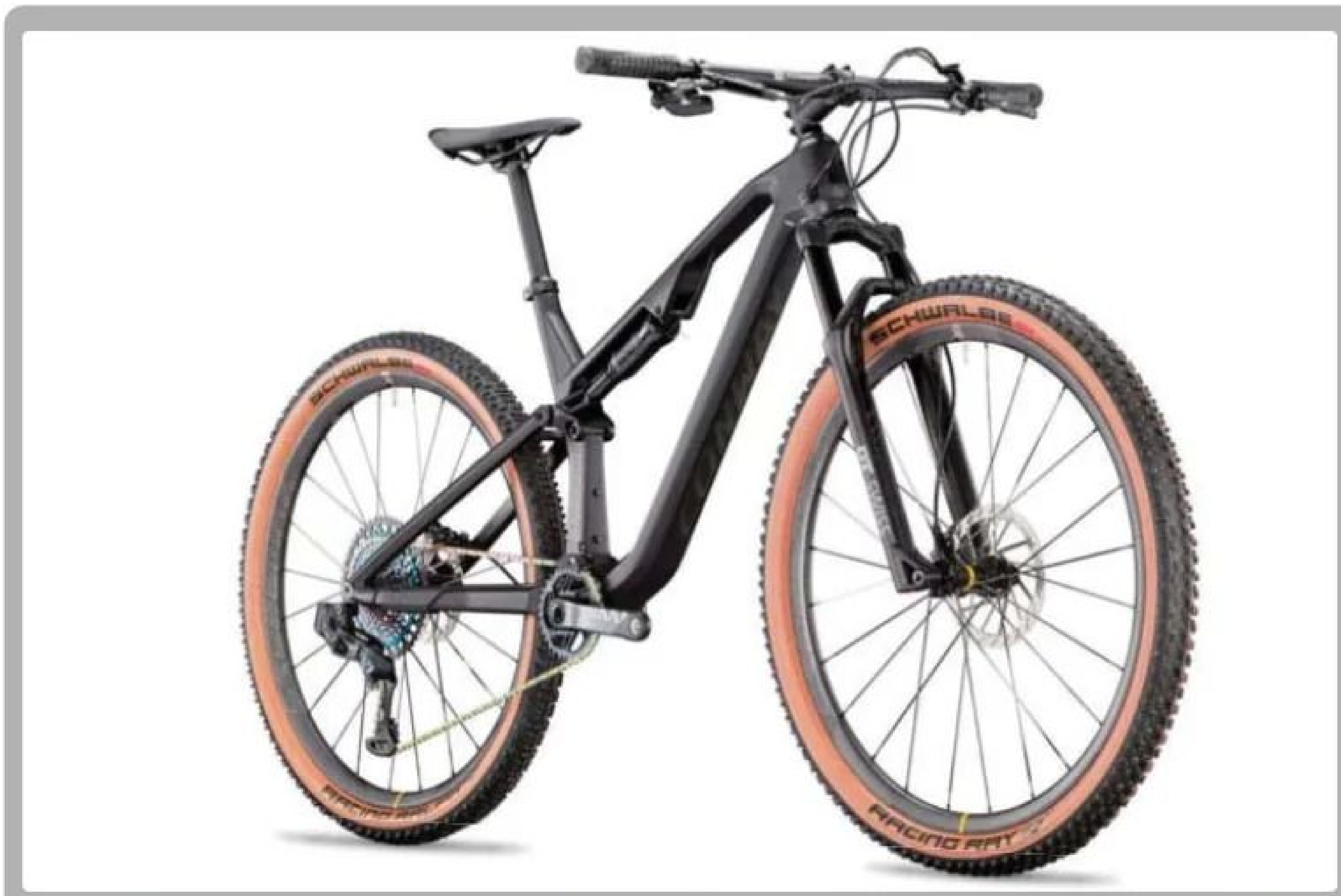




LA LIGERA

CONWAY RYVON>

La Ryvon es el estandarte de la familia de eléctricas para Mountain Bike, una nueva e-bike ligera equipada con motor Bosch Performance Line SX y batería de 400Wh y configuración de ruedas Mullet. Con cuadro exclusivamente en fibra de carbono, incluido basculante, está disponible en dos versiones, la Ryvon LT con 170mm de recorrido de suspensiones y la ST, con 150mm, con precios entre 5.999,95€ y 9.999,95€.



LA MÁS LIGERA

CONWAY RLC FS>

La RLC FS es el arma para dar guerra en las competiciones, o para hacer tus rutas de montaña más rápidas. El cuadro de carbono cuenta con vainas flexibles, prescindiendo de articulación, buscando un menor peso y rigidez. La cinemática está diseñada para un pedaleo muy eficiente, y además cuenta con bloqueo remoto. Los recorridos son 100-120mm delante según modelo y 100 mm atrás. La familia, compuesta de 7 montajes parte de los 2.999,99€ y llega hasta los 6.499,99€.

En Conway desarrollan todo ellos mismos de acuerdo a sus propias ideas y para su área de uso, y una de sus principales señas de identidad es que las geometrías de sus bicicletas no están adaptadas a un grupo objetivo extremadamente concreto, sino a uno amplio para que cualquiera pueda sentirse muy a gusto en ellas, con medidas contenidas en sintonía con la vida cotidiana y el usuario medio. Los componentes que equipan sus bicicletas no son exóticos, son de marcas de reconocido prestigio y respaldadas por una nutrida red de distribuidores oficiales, por lo que siempre encontrarás servicio técnico o respuesta a sus consultas independientemente de la región o país donde la bicicleta se encuentre.

Apuestan por la fiabilidad y servicio, con ejemplos como los sistemas eléctricos Bosch o Shimano que montan en su línea de bicicletas eléctricas, así como suspensiones Fox o RockShox. Además, la propia Conway cuenta con una red de más de 1.200 distribuidores especializados en Europa, ofreciendo un contacto directo a sus usuarios, en lugar de bucles de espera anónimos en centros de asistencia. En Conway siempre están a disposición del cliente final, y si quieres comprobarlo puedes ponerte en contacto con ellos desde el formulario de contacto de su web **www.conway-bikes.com** o a través de sus redes sociales.

Fundada en 1993 por el mayorista alemán de bicicletas, motos y talleres Hermann Hartje KG, Conway nació como una marca para satisfacer el rápido crecimiento de la demanda de bicicletas de montaña de sus minoristas. La intención sería mantener un stock permanente a disposición del minorista y a unos precios muy interesantes.

La aceptación fue creciendo y en 2006 llegaron cambios: Conway pasó a convertirse en una marca "real", acometiendo profundos cambios en los productos, desarrollos propios en cuanto a diseño y decoraciones. Rápidamente asentaron unas bases y dieron forma a un estilo propio, dando los pasos hacia un nuevo crecimiento de la marca. A día de hoy, Conway cuenta con más de 150 modelos bicicletas en catálogo, tienen un personal de 25 empleados, y es proveedora de más de 1.200 minoristas por toda Europa. Sus bicicletas tienen una gran aceptación por la prensa internacional, recibiendo buenas críticas, premios y galardones. ○○

CASI 130 AÑOS DE HISTORIA

EL GRUPO HARTJE

A finales del siglo XIX se fundó la empresa Hermann Hartje KG en la localidad alemana de Hoya an der Weser, en Baja Sajonia, en 1895. Un joven emprendedor de tan sólo 21 años, Hermann Hartje, decidió dirigir su propio comercio.

H. HARTJE o.H.G.
Jnh. Hermann Hartje
Friedrich Hartje
IS
40003

Hartje, abuelo del actual propietario del grupo, inició su actividad empresarial en un sector del que era un apasionado, desarrollando su negocio en la compraventa de bicicletas. Sin embargo, no fue el único pilar del negocio; el fundador de la empresa y sus ideas visionarias hicieron que las ventas aumentaran en otras áreas empresariales vinculadas al transporte, el mantenimiento, carburantes y el almacén de neumáticos, coincidiendo con el creciente uso de automóviles y motocicletas.

Hermann Hartje tuvo cuatro hijos, de los cuales dos asumieron funciones corporativas de importancia estratégica, siendo Wilhelm el Responsable de ventas al por menor de automóviles y motocicletas y Friedrich el Responsable de ventas al por mayor de bicicletas. En 1928, este último se hizo cargo de la H Hartje OHG como socio personalmente responsable y desempeñó un papel decisivo en la expansión de la empresa, concretamente en la venta al por mayor de motocicletas. Tras la Segunda Guerra Mundial, en 1948, el comercio de bicicletas era el negocio que generaba más ingresos, seguido del comercio de piezas de recambio para automóviles y motocicletas.

En 1968, la empresa se trasladó a Deichstrasse, unas puertas más abajo, para satisfacer la necesidad de más espacio de almacenamiento derivada de la expansión. También se creó una flota propia para abastecer a los comercios de las regiones colindantes. En 1969, poco después del cambio de sede, se incorporó a la empresa el hijo de Friedrich Hartje, Hermann Hartje. Como socios con plena responsabilidad, ambos cambiaron la estructura de la empresa de sociedad colectiva a sociedad comanditaria en 1973. Hermann Hartje dirige las operaciones desde entonces.

Posteriormente, el negocio creció rápidamente. En 1970 se estableció el servicio exprés, con entregas diarias a los clientes de la región que rodeaba la sede central, lo que potencio los pedidos por teléfono, y también se fueron abriendo una serie de oficinas de ventas regionales, hasta llegar a la actualidad con 16 oficinas en Alemania, Austria, Países Bajos y Dinamarca, así como una sucursal adicional en Potsdam.

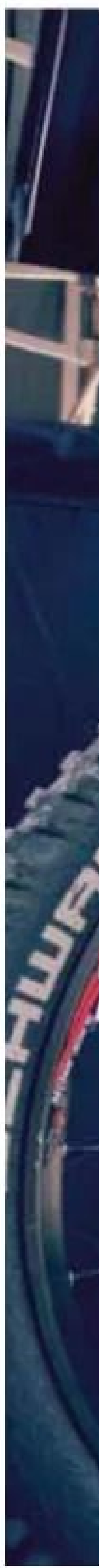
Durante los años '90 la empresa estuvo muy activa. Desde la sede central de Hoya se fueron suministrando bicicletas, recambios y accesorios de alta calidad para bicicletas y motocicletas a minoristas de toda Alemania, Benelux, Austria y Dinamarca, así como a las regiones fronterizas de los países vecinos. La empresa también goza de una sólida posición en el segmento de piezas de automóvil, equipamiento para talleres y herramientas. Y a pesar del progreso, su propietario Hermann Hartje, subraya:

"Nuestro objetivo es conservar los valores tradicionales a pesar de la automatización propia de esta era informática. La fiabilidad, la honradez y el trato justo y personal con nuestros socios comerciales son aspectos inamovibles de nuestra filosofía empresarial que mis empleados y yo representamos desde el día a día. Los contactos telefónicos diarios, la asistencia a través de un total de más de 90 visitadores comerciales y las entregas de mercancías por parte de nuestro propio personal tienen un valor inestimable en el mundo actual".

En 2006 se inauguró el centro logístico "Hertzstrasse", que se sometió a una reestructuración logística en 2013 y ahora cuenta con casi 30.000 m² de espacio. Aquí se encuentra el almacén de bicicletas, diseñado para almacenar aproximadamente 75.000 bicicletas. Desde entonces, HARTJE MANUFAKTUR también se ha beneficiado de unas instalaciones de fabricación vanguardistas y ampliadas. Además de numerosos puestos de trabajo individuales para las tres marcas de HARTJE MANUFAKTUR, se instalaron dos líneas de montaje adicionales para la producción en serie de modelos seleccionados de CONWAY, VICTORIA e i:SY. En la actualidad, la gama de HARTJE abarca un total de 14 marcas de bicicletas, incluidas las marcas propias CONTOURA, HARTJE y EXCELSIOR, así como la marca de bicicletas plegables TERN. El segmento de negocio de piezas de bicicleta también se ha desarrollado excepcionalmente bien a lo largo del tiempo.

En total, Hermann Hartje KG cuenta actualmente con unos 550 empleados y 100 temporales en su sede central de Hoya. Además, unos 250 empleados trabajan en las oficinas de ventas apoyando activamente a los minoristas especializados como contactos regionales competentes.

Dirk Zwick, miembro de la Junta Directiva desde octubre de 2014, también considera que la empresa se está transformando en una moderna empresa de servicios. "Con nuestra prestación de servicios a SRAM, RockShox, Avid, 3T, Crankbrothers, Fallbrook y Tektro, estamos poniendo de relieve nuestra competencia y capacidad como socio del comercio especializado mediante una asistencia integral que abarca desde las consultas, la venta y la entrega de mercancías hasta el mantenimiento y la tramitación de reclamaciones." En consecuencia, Hermann Hartje KG seguirá gestionándose en el futuro como una empresa tradicional. La filosofía de la empresa fue e incorporará siempre los pilares de la continuidad, la colaboración y la apertura a las innovaciones.



REESTRUCTURADAS EN 2013, LAS INSTALACIONES DE FABRICACIÓN SE HAN AMPLIADO Y SON VANGUARDISTAS

E-MTB APPROVED

Lo mejor. Ajuste muy bueno a todo tipo de pie. Cómodas.

A mejorar. Para uso intensivo o de competición la suela no es muy rígida.

9 LA NOTA

TEXTO:
Iván Mateos/
Jose Luis Arce/
Miguel Lorenzo/
Ignacio Díez

FOTOS:
César Cabrera

ZAPATILLAS FOX UNION BOA FLAT

>>Las Fox Union BOA Flat son las zapatillas para plataformas más avanzadas de la marca, y al igual que en sus homólogas para pedal automático, no han escatimado en tecnologías. En el centro de todas las tecnologías se encuentra su doble sistema de cierre BOA Li2, con sus clásicos diales giratorios con ajuste micrométrico. Otra cualidad destacable es que cuentan con plantillas con alzas, lo que permite lograr un ajuste más ceñido aún o ajustarlas mejor a la altura del puente de nuestro pie.

El empeine de la zapatilla está fabricado en tejido sintético TPU a base de poliuretano, muy ligero y resistente, con perforaciones en la zona de los dedos y laterales. En puntera y talón hay doble capa de TPU a modo de refuerzos externos para dotar a la zapatilla de protección frente a los golpes en la parte delantera y estabilidad en los movimientos en la trasera. La entresuela es de espuma EVA, muy cómoda y absorbente, con un refuerzo interno desde la parte central hacia el talón, para una mayor rigidez en busca de una correcta transferencia de potencia al pedal. La suela Ultratrac es de una goma que combina adherencia con durabilidad, con tacos hexagonales que buscan un mejor apoyo sobre el pedal.

Hemos probado muchas zapatillas para pedal de plataforma, así que podemos afirmar que estas son unas de las mejores que han pasado por nuestros pies, aunque cuidado, puede que no cumplan todas tus expectativas, según el uso que les vayas a dar. El ajuste de la zapatilla es al milímetro, con un cierre BOA delantero que se ocupa de la parte media y baja un segundo cierre para la parte superior. El ajuste a cualquier tipo de pie es totalmente personalizable. Se acabó esa sensación de que el Boa sólo "aprieta" en el cuello de la zapatilla dejando los dedos "libres" de los sistemas de un único cierre. El BOA Li2 tensa un punto girando en un sentido, libera un punto girando al contrario, o libera completamente el filamento si tiramos del dial hacia el exterior. Adicionalmente, si se aprecia algo de flotabilidad interna del pie, el ajuste mediante el alza de la plantilla nos permite corregirlo. De serie, la plantilla viene con alza amarilla de altura baja, pero se adjuntan alzas rojas altas para poder personalizar el ajuste.

El interior es muy cómodo, gracias al generoso acolchado, y la zapatillas se sienten apretadas, ceñidas, y libres de incomodidades o puntos de excesiva presión. También resultan muy cómodas para caminar, con una parte frontal de la suela muy flexible. Para un uso hasta Enduro, digamos, normal, la firmeza de la suela es suficiente, pero si el enfoque es más hacia el Enduro de competición o el DH, con grandes saltos, echará en falta una suela más rígida. Igualmente también puede que te interesara contar con una protección para el tobillo en la parte interna y un refuerzo más amplio y duro en la puntera.

En todo caso, el agarre de la suela sobre las plataformas es muy bueno, los pinchos clavan bien y no tiende a deslizarse. En época estival puede que resulten un poco cálidas por su material externo, revestimiento interno y poca ventilación, pero para la mayor parte de la temporada son aptas, destacando la capacidad impermeable del TPU. ○○

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Empeine en TPU. Entresuela de EVA. Suela Ultratac. Doble cierre BOA Li2. **[OPCIONES]** Tallas 37 a 47. Colores blanco, gris o negro. **[PESO]** 754 g (par, talla 41). **[PRECIO]** 229,49 €.
[+ INFO] www.foxracing.es

XC / MARATÓN	RUTAS	TRAIL / ALL MOUNTAIN	ENDURO	DH

***Dos alzas** de diferentes alturas incluidas con las zapatillas.*

***Puntera y talón reforzados.** Un tirador en la parte trasera siempre vendría bien para facilitar el calzado.*

***La plantilla** viene con dos alzas intercambiables para encontrar un mejor ajuste al puente del pie.*

E-MTB APPROVED

8,5 LA NOTA

Lo mejor. Son muy robustas aún con uso duro.

A mejorar. sin opción CenterLock.

***Sobrias.** A la par que robustas y eficaces.*

RUEDAS FSA E-MTB I29 CARBON

>>FSA (Full Speed Ahead) es una de las empresas con mayor tradición en el mundo de los componentes. Nacida como marca especializada en mountain bike con origen en California, desde hace años forma parte del fabricante TH Industries, quien, además de producir todas las gamas de FSA y Vision, es uno de los grandes suministradores del sector, colocándose entre el Top 5 de los suministradores para montaje. No en vano, en nuestras diferentes visitas a TH Industries en Taichung, hemos podido ver en sus oficinas trofeos de reconocimiento como mejor "supplier" por parte de algunas de las mejores marcas de bicicletas a nivel internacional.

Expertos en el aluminio primero, y más tarde en la fibra de carbono, FSA cuenta en su línea con miles de referencias entre potencias, manillares, tijas, bielas, platos... y ruedas. De hecho, en su planta principal, las ruedas ocupan un espacio diferenciado, en la cadena de producción, lo que nos da una idea de lo importante que es para FSA esta gama de producto.

En BIKE hemos podido probar las E-MTB Carbon i29 específica para bicis eléctricas durante los últimos meses y aquí os traemos todas las conclusiones. El juego de las i29 están creado alrededor de unos aros de fibra de carbono hookless, es decir, sin borde interno. Cuentan con un ancho interno de 29 mm y 35 mm externo. Hemos montado dos tipos de cubiertas diferentes sobre ellas (Maxxis Assegai 2.5/Maxxis Minion DHR 2.4 y Specialized Butcher 2.6/Eliminator 2.6) y la llanta acoge muy bien estos balones, sin sensaciones de flaneo. Viene de serie con cinta de calidad para tubelizar ambas ruedas y unas sencillas válvulas.

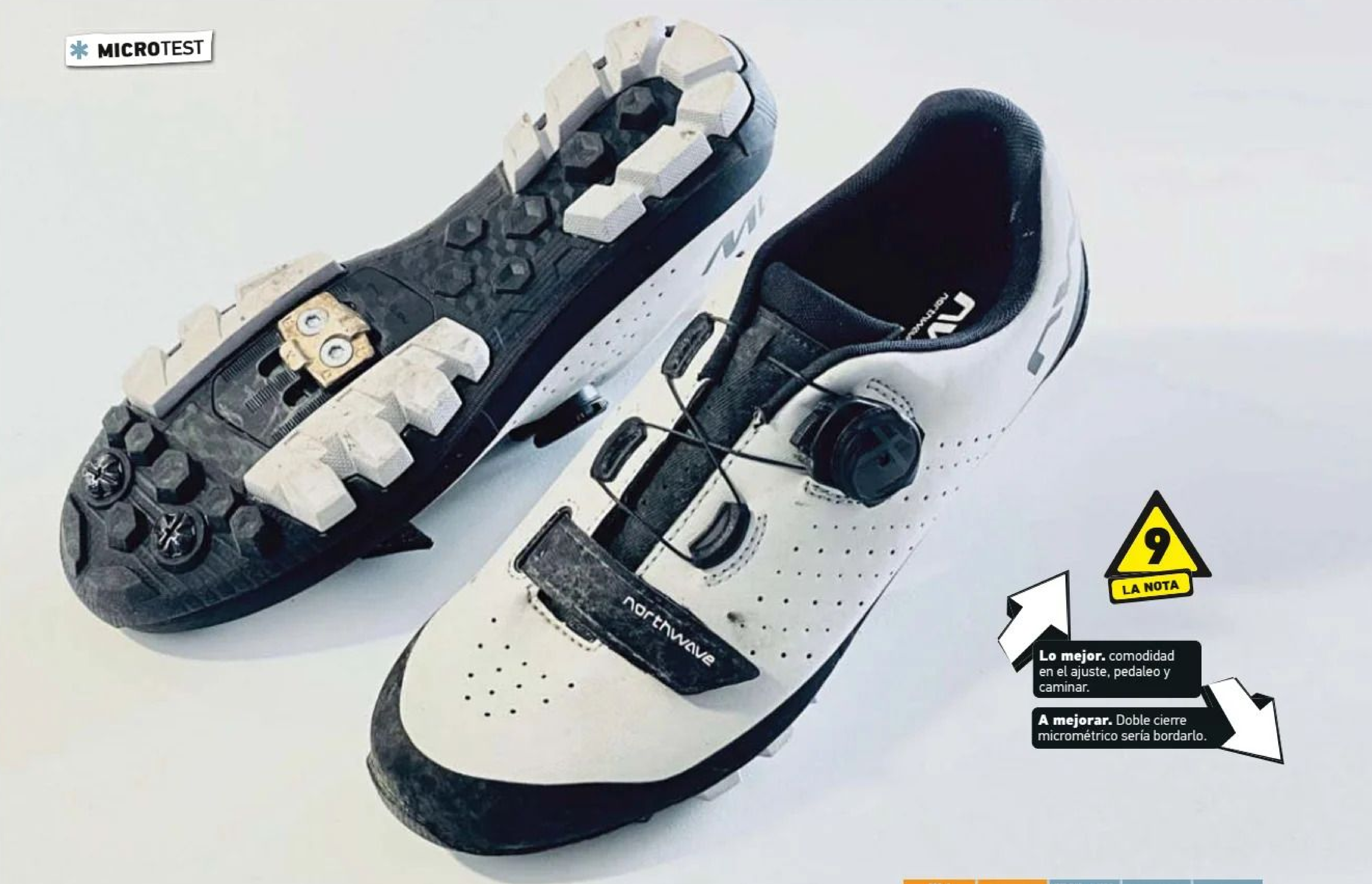
El aro es el mismo usado en las Gradient Off-Road Wider29, las ruedas de la marca enfocadas a bicis musculares de All-mountain y Enduro, con la diferencia de los gráficos. Con un perfil de 30 mm, su diseño es asimétrico, con el fin de distribuir de la mejor manera la tensión de los radios y mantener su durabilidad. Nuestra experiencia después algo más de tres meses no ha podido ser mejor. A las ruedas se las ha exigido en condiciones de Enduro real, y la tensión de los radios se ha mantenido, además de no tener ningún salto o desviación. Quizás no sean las ruedas más "sexy", pero nuestra experiencia ha sido más que satisfactoria.

Volviendo a su construcción y características técnicas, su rueda trasera es compatible con núcleos HG, Microspline y XD de 6 trinquetes, y su peso real en nuestra báscula ha sido de 875 g la delantera y 1.140 g la trasera, ambas en 29". FSA ofrece una versión mullet, con rueda trasera de 27,5" y 29" delantera. Los bujes son Boost tanto delante como detrás y el anclaje de los discos es el tradicional de 6 tornillos, sin opción de CenterLock. Montadas a mano, la construcción de estas ruedas es bastante tradicional, con 28 radios sin conificar "straight pull" a dos cruces, que creemos es la clave de la fortaleza de estas ruedas, diseñadas para un peso máximo de 150 kg. Son unas ruedas diseñadas para conseguir un buen rendimiento sin excesivos adornos. Como es habitual en FSA, los bujes son propios, con 6 trinquetes de acero en la parte trasera teniendo en mente la mayor necesidad de resistencia habitual en las eMTB, al pasar por aquí toda la fuerza transmitida por el motor. Nos ha gustado su sensación de solidez. ○○

FICHA TÉCNICA

[CARACTERÍSTICAS] Aro de carbono, 28 radios straight pull, 29 mm ancho interno, 30 mm de perfil. Diseño asimétrico. **[OPCIONES]** " y 27.5", compatible con núcleos Shimano HG, Microspline, SRAM XD y Classified. **[PESO]** 875 g la delantera y 1.140 g la trasera en 29". **[PRECIO]** 1.679€. **[+ INFO] www.fullspeedahead.com**

XC / MARATÓN | **RUTAS** | **TRAIL / ALL MOUNTAIN** | ENDURO | DH



Lo mejor. comodidad en el ajuste, pedaleo y caminar.

A mejorar. Doble cierre micrométrico sería bordarlo.

XC / MARATÓN **RUTAS** TRAIL / ALL MOUNTAIN ENDURO DH

ZAPATILLAS
NORTHWAVE HAMMER PLUS

>>Se trata de las últimas zapatillas para gravel de Northwave. Un modelo de gama media idóneo para contar con buenas prestaciones al pedalear por su ergonomía y rigidez, e incluso caminar gracias a su amplitud de horma y la flexión de la puntera Flexi System, dos aspectos palpables nada más calzártelas.

Un único cierre micrométrico SLW3 de doble lazada respaldado por una tira frontal de Velcro, consiguen un buen ajuste sin incómodos puntos de presión. El exclusivo cierre SLW3 desarrollado por X-Dial aprieta las zapatillas progresivamente cuando son girados hacia delante (sentido horario pie derecho, sentido anti-horario pie izquierdo), con una liberación punto a punto cuando se presiona su botón, y una liberación total cuando se tira de éste, permitiendo una magnífica personalización en cualquier instante.

La cubierta es una sola pieza perforada y con una única costura trasera, en el talón, que cuenta con un refuerzo interno para retener el tobillo. La lengüeta ventilada, almohadillada, de una sola pieza y fijada sólo delante, permite que se amolde al pie y contribuya en la comodidad de las Northwave Hammer Plus. Cuenta con refuerzos termosellados de TPU (poliuretano termoplástico), y suela de caucho Jaws Evo con un taqueado prominente que aporta un excelente agarre en todas las condiciones meteorológicas o terrenos. Compatibles con calas para pedales de mountain bike; SPD, Time. Crank Brothers.... ○○

HAMMER PLUS
northwave

Diseñadas para gravel. Pero obviamente válidas para XC o incluso trail.

FICHA TÉCNICA

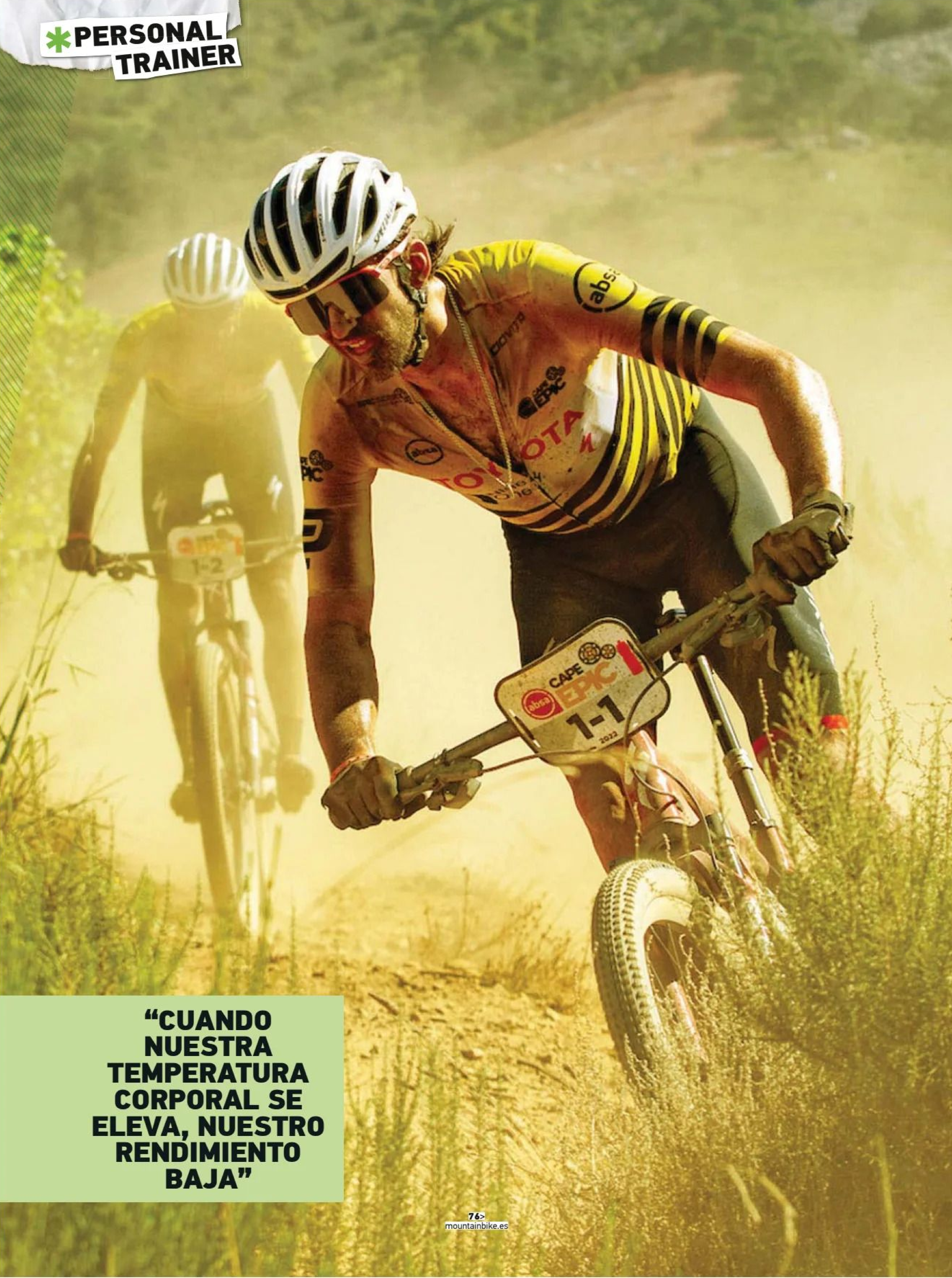
[TALLAS] 36 a 50 con medias tallas de 40,5 a 45,5. **[COLORES]** blanco, negro, gris argento y verde oliva. **[PESO]** 372 g (en talla 41,5). **[PRECIO]** 134,99 €. **[+ INFO] Vic Sports Afers, 972 268 299. www.vicsports.es. info@vicsportsafers.es www.northwave.com**

Dale al play
www.mountainbike.es
BIKE
CONNECTING BIKE PEOPLE
Revista BIKE
SUSCRIBIRME
30 BICIS POR 1.000€
¿DESAJUSTE EN EL CAMBIO TRASERO?
10 ESTIRAMIENTOS ESENCIALES
COMPARATIVA BICIS DOBLES XCO 2018
8 BICIS XC
ROTOR 1X13
MARIN TEAM MARIN
GT RTS TEAM
KLEIN ATTITUDE
CANNONDALE F700
TREK 9500 AÑO 1992
MERLIN TITANIUM
Revista BIKE

Suscríbete a nuestro canal de Youtube y descubre el Cine Mountain Bike en casa

www.youtube.com/revistaBIKE

BIKE
www.mountainbike.es



CAPE EPIC
absa
1-1
2022
1-2

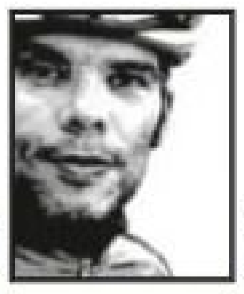
“CUANDO NUESTRA TEMPERATURA CORPORAL SE ELEVA, NUESTRO RENDIMIENTO BAJA”

CÓMO MEJORA TU RENDIMIENTO

ENTRENAMIENTO EN CALOR

ENTRENAR EXPUESTO A ALTAS TEMPERATURAS PUEDE PROPORCIONARTE MEJORAS SIMILARES A LAS QUE SE CONSIGUEN HACIÉNDOLO EN ALTITUD. ESTA ES UNA DE LAS ÚLTIMAS TENDENCIAS EN ENTRENAMIENTO DE DEPORTES DE RESISTENCIA Y SI QUIERES SABER POR QUÉ OCURRE Y CÓMO SE HACE, TE RECOMENDAMOS QUE SIGAS LEYENDO ESTE ARTÍCULO.

SI SIGUES LAS RETRANSMISIONES TELEVISIVAS DE LAS GRANDES VUELTAS O DE LAS COPAS DEL MUNDO DE MOUNTAIN BIKE QUE SE CELEBRAN EN VERANO, SEGURO QUE HAS VISTO LA IMPORTANCIA QUE LOS CICLISTAS PROFESIONALES OTORGAN HOY EN DÍA AL ENFRIAMIENTO DEL CUERPO, ya sea mediante el uso de chalecos de hielo antes de las salidas, bidones granizados o directamente bolsas con hielo, llamadas “Ice shoots” que se colocan por dentro de los maillots.



TEXTO:
Miguel Ángel Sáez

FOTOS:
Archivo BIKE

www.biketraining.es

Desde luego, no es una casualidad todo este empeño en mantener a raya la temperatura corporal mientras los ciclistas compiten. Esto se debe al amplio conocimiento que se tiene sobre los efectos negativos del calor sobre el rendimiento humano.

Nuestro organismo necesita mantener una temperatura estable en torno a los 37Cº, cuando esto no se produce y la temperatura desciende o se eleva por encima de este valor, algunas funciones fisiológicas comienzan a alterarse. Para compensarlo y tratar de mantener esos 37Cº, se activan ciertos mecanismos que suponen a la postre un aumento del coste energético y el stress fisiológico del deportista. Así se explica, por ejemplo, que con altas temperaturas nuestro rendimiento disminuya respecto a condiciones de ambiente templado. Con calor se produce en nuestro organismo, por ejemplo, un aumento del diámetro de nuestros vasos sanguíneos, un incremento de la frecuencia cardíaca o del ritmo respiratorio, entre otros, que nos hacen consumir más energía y fatigarnos antes.

HAZ DEL CALOR TU ALIADO

En los últimos años, sin embargo, se ha estudiado de manera amplia qué ocurre en el organismo cuando intentamos aclimatarlo a las altas temperaturas, del mismo modo que nos intentamos aclimatar a la altitud para combatir sus efectos limitantes en el ejercicio físico. Los resultados fueron sorprendentes y muy diferentes a los que décadas atrás podría esperarse.

Estas investigaciones han demostrado que, efectivamente, el organismo tiene la capacidad de aclimatarse al calor tras un periodo de entrenamiento específico sometiéndonos a altas temperaturas, de manera que podemos reducir el impacto negativo que estas tienen en nuestra fisiología y sobre el rendimiento. Esta circunstancia hace, por ejemplo, que los deportistas que viven en lugares fríos y tengan que competir puntualmente en países o zonas geográficas muy cálidas, puedan recurrir al entrenamiento en calor, controlado, como manera de aclimatación y de mejora de su rendimiento en condiciones tan adversas para ellos. Es la manera de mejorar su tolerancia a las altas temperaturas y evitar en cierta forma una importante reducción de sus prestaciones físicas en

Entrenamiento en calor:

¿QUÉ MEJORA?

- >**Mayor capacidad de esfuerzo en temperaturas elevadas**
- >**Más capacidad en el transporte de oxígeno a través de la sangre**
- >**Más tolerancia, desde el punto de vista mental, al calor**

“ENTRENAR EN CALOR PRODUCE BENEFICIOS SIMILARES AL ENTRENAMIENTO EN ALTITUD”

Alé
Tacx
CORE

Entrenamiento en calor:

¿CÓMO ES MEJOR HACERLO?

- >Entrenando en indoor
- >Con un medidor de temperatura (tipo CORE)
- >Pedaleando a una temperatura central del cuerpo constante entre 38 y 38,5ºC
- >De 2 a 4 sesiones por semana
- >Durante 40 a 50 minutos por sesión

Entrenamiento en calor:

¿PARA QUIÉN ES?

- >Para bikers que vivan en climas fríos o templados y tengan que competir en ambientes calurosos.
- >Para quien tenga amplia experiencia entrenando y buen nivel y busque nuevas vías de mejora.

"ENTRENAR CON CALOR SÓLO ES APTO PARA CICLISTAS CON BUEN NIVEL DE FORMA"

"HOY PODEMOS CONTROLAR LA TEMPERATURA DE NUESTRO CUERPO MIENTRAS ENTRENAMOS"

Entrenamiento en calor:

¿QUÉ PRECAUCIONES TOMAR?

- >Hidratarse más durante el entrenamiento respecto a cómo lo hacemos con temperaturas moderadas.
- >No superar en ningún caso los 39ºC de temperatura central del cuerpo.
- >Como precaución, es mejor entrenar varias sesiones cortas a la semana que no pocas y muy largas, con calor.

esas condiciones.

PARA RENDIR MÁS, TAMBIÉN SIN CALOR

Otro punto significativo de todo el conocimiento que se ha acumulado en torno al entrenamiento en calor es que sus beneficios no sólo se utilizan para aclimatarse a competir o entrenar en ambientes calurosos. Los efectos que produce entrenar de forma pautada y regular en calor provoca beneficios generales en el rendimiento del deportista. Es decir, que el entrenamiento en calor puede utilizarse como una manera más de mejora y no necesariamente como aclimatación a las altas temperaturas. En ese sentido, se ha comprobado que las mejoras que produce son similares a las que observan con el entrenamiento en altura y, por tanto, supone incluso una alternativa a quienes no tengan la posibilidad de desplazarse a lugares con altitud para mejorar su rendimiento.

POR QUÉ MEJORA EL RENDIMIENTO

Cuando hacemos ejercicio en calor se desencadenan, entre otros, dos mecanismos que son fundamentales para provocar un aumento posterior del rendimiento. El primero de ellos es un aumento en la producción de plasma sanguíneo. Esto sucede ante la redistribución de la sangre cuando hacemos ejercicio a altas temperaturas, en ese momento la sangre se redirige hacia zonas superficiales del cuerpo, cerca de la piel, para tratar de evacuar calor. Es entonces cuando la musculatura que ejercitamos sufre un déficit extra de flujo sanguíneo, para compensarlo, se aumenta la producción de plasma sanguíneo en un intento de hacer llegar más sangre a los músculos.

El aumento de plasma sanguíneo aumenta el volumen de la sangre, pero no el de los glóbulos rojos, que a la postre es el agente que transporta el oxígeno. Y este fenómeno que consiste en una menor concentración de glóbulos rojos es el que produce el segundo mecanismo interesante para nuestro rendimiento. El organismo, en un intento por compensar la menor concentración de glóbulos, aumenta su producción, promoviendo ahora sí, un mayor aporte de oxígeno a la sangre.

Estos dos mecanismos, el incremento de volumen plasmático y de la producción de glóbulos rojos, son los principales responsables de que el entrenamiento en calor aumente, en general, el rendimiento del deportista, además de aclimatarlo y reducir el impacto negativo de las altas temperaturas en nuestro rendimiento.

CÓMO HACERLO

Los estudios realizados con atletas han determinado que se requieren, como mínimo, entre 4 y 6 semanas de entrenamiento con calor para estimular al organismo y provocar todas estas adaptaciones que hemos mencionado. Con una frecuencia semanal de entre 2 y 4 sesiones de una duración, al menos de 45' cada una. Los handycaps, sin embargo, de este tipo de entrenamiento, son la incomodidad, pues entrenar con altas temperaturas no es del todo agradable, y la capacidad de poder controlar la temperatura para que realmente el estímulo sea suficiente. En entrenamientos outdoor necesitaríamos pedalear en un ambiente caluroso o en su defecto, con ropa de abrigo extra para poder elevar la temperatura corporal por encima de los 38ºC y controlar además que durante el recorrido no varía mucho la temperatura ambiente, algo que variaría irremediablemente, también, la corporal.

Por este motivo, quien se plantee entrenar en calor deberá considerar hacerlo en indoor, en rodillo. En esas condiciones resulta mucho más fácil tener un control preciso de la temperatura ambiental y programar entrenamientos específicos

TEMPERATURA CORPORAL, CÓMO CONTROLARLA

Para conseguir la temperatura corporal que nos lleve a producir adaptaciones y posteriores mejoras en el rendimiento, tenemos dos vías. Por un lado, la intensidad del esfuerzo. A mayor intensidad, más temperatura corporal. Pero en condiciones ambientales templadas, por más intensidad que alcancemos, no conseguimos elevar de manera suficiente la temperatura corporal.

Por eso, necesitamos ejercitarnos en una temperatura ambiental elevada o favorecerlo con prendas de abrigo. El objetivo es alcanzar una temperatura, por lo general, entre 38 y 38.5ºC y mantenernos estables a esa temperatura durante toda la sesión. Para hacerlo, existen dispositivos como el sensor de temperatura CORE, que se ha validado científicamente por su alta fiabilidad para estimar la temperatura interna del cuerpo mediante la medición de la temperatura de la piel. Con un dispositivo como este podemos controlar la temperatura corporal a la que estamos entrenando y conseguir así una total precisión en el entrenamiento con calor.

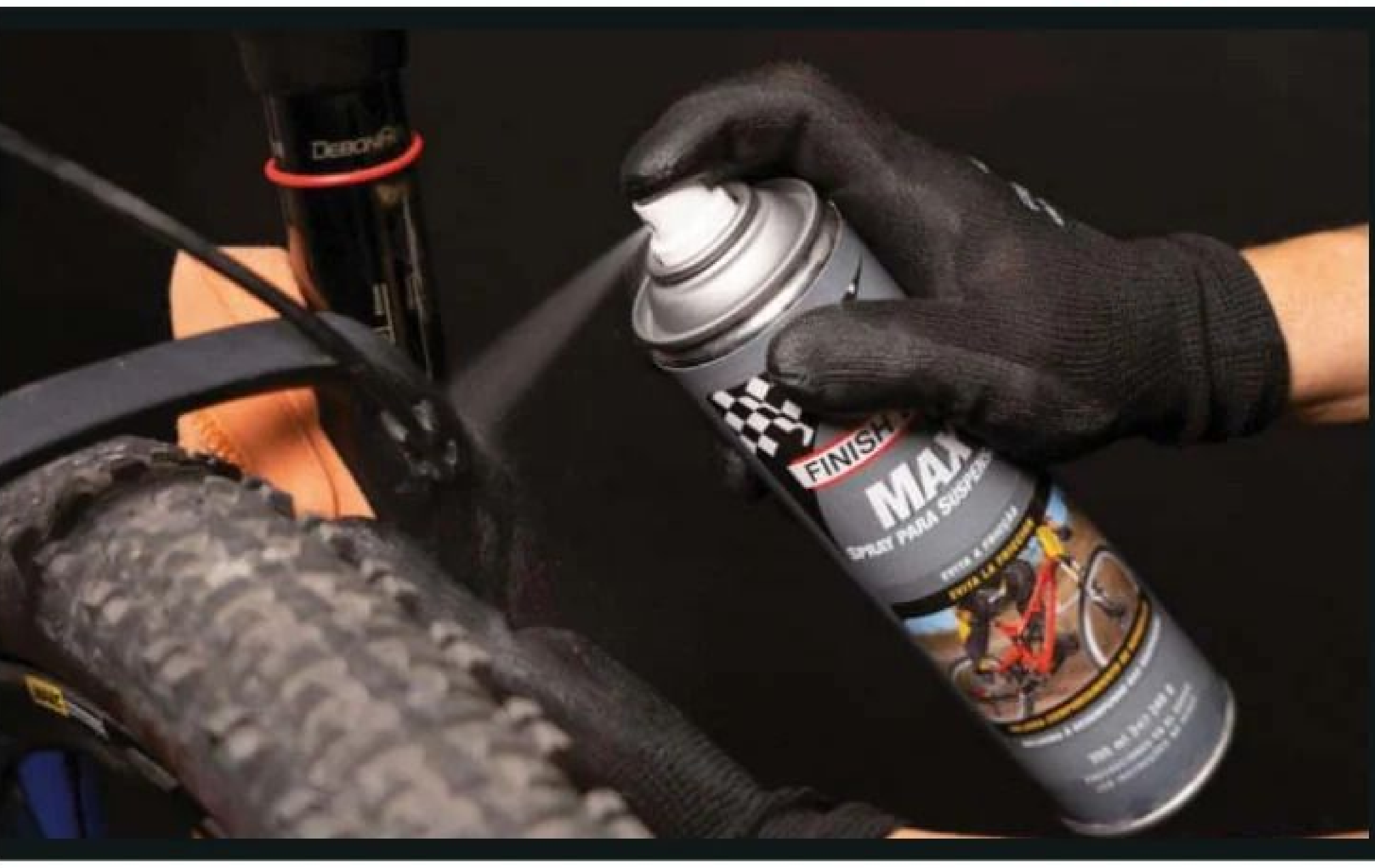
¿ES PARA TODOS?

Es evidente que entrenar con altas temperaturas supone un stress fisiológico al que sólo deben someterse aquellos ciclistas que ya cuentan con años de experiencia y con un buen nivel de condición física que busquen nuevas vías de mejora. Los ciclistas que llevan poco tiempo entrenando o tienen un nivel básico de condición física tienen a su alcance maneras más convencionales y menos costosas de mejora.

En este artículo sólo hemos querido mostrarte una manera avanzada y sofisticada de entrenamiento, que se usa en deportistas de elite y aficionados de buen nivel para alcanzar niveles de excelencia en el rendimiento. Cada uno deberá reflexionar sobre la conveniencia de su uso en cada circunstancia.

¿TIENES UNA CONSULTA QUE HACERNOS?
ENVÍALA A bike@slib.es, INDICANDO EN EL ASUNTO "CONSULTORIO"

TEXTO:
Iván Mateos



LUBRICAR HORQUILLA

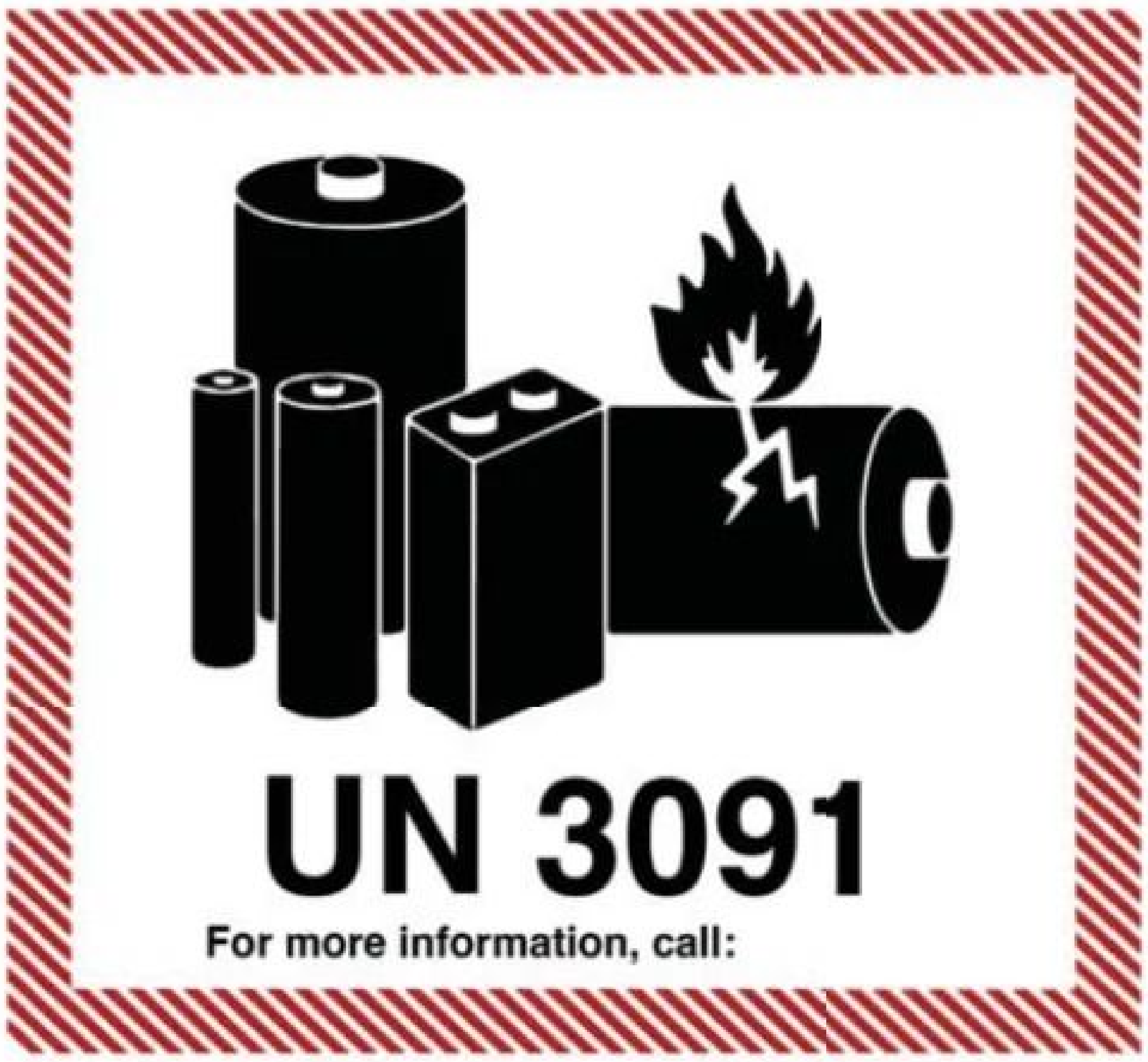
Entiendo que cada cierto tiempo hay que lubricar la horquilla de suspensión, ¿puedo echar el aceite de la cadena?
Pedro Soplillo, **vía e-mail**

Más que una lubricación lo que las marcas de horquillas de suspensión recomiendan es mantener limpia la zona de los guardapolvos, pasando un trapo después o antes de cada salida. Ten en cuenta que a continuación del labio de los guardapolvos hay una engrase, y justo debajo de éstos se suelen ubicar los "calamares", unas espumas impregnadas en aceite o fluido de suspensión, por lo tanto la parte superior de las barras está en constante lubricación con cada entrada y salida. (siempre que lleves un buen calendario de mantenimiento, claro). En cualquier caso, lubricar externamente no está de más, más que nada para hidratar la goma del guardapolvos y que nos se reseque y agriete. Puedes usar un par de gotas de aceite para la cadena con teflón, o un producto específico para barras de suspensión, que también tiene teflón, y crea una película alrededor de la barra que suaviza el movimiento.

E-BIKES EN EL AVIÓN

Tengo un problema, y es que quiero empezar un viaje con mi e-bike desde Italia, volando primero hasta allí, pero tengo problemas porque las compañías no me admiten la bicicleta, por la batería, ¿qué puedo hacer?
Petermtb, **vía e-mail**

Las medidas de seguridad en aviación son muy estrictas en lo que al transporte de baterías de considerable tamaño se refiere, como es el caso de nuestras e-bikes. Volar con ellas es prácticamente imposible, incluso ha habido marcas que para organizar presentaciones de nuevas bicicletas y a las que nos han invitado, han tenido que enviar las bicis sin batería por un lado, y las baterías por medio terrestre o marítimo. En un caso particular como el tuyo, las opciones ser reducen a enviar la batería a destino mediante una agencia de transporte (tipo Seur, DHL...) por ejemplo al hotel donde te vayas a alojar el primer día, o bien una vez llegues al país de salida buscar una tienda o un servicio de alquiler para hacerte con una batería para tu bicicleta.

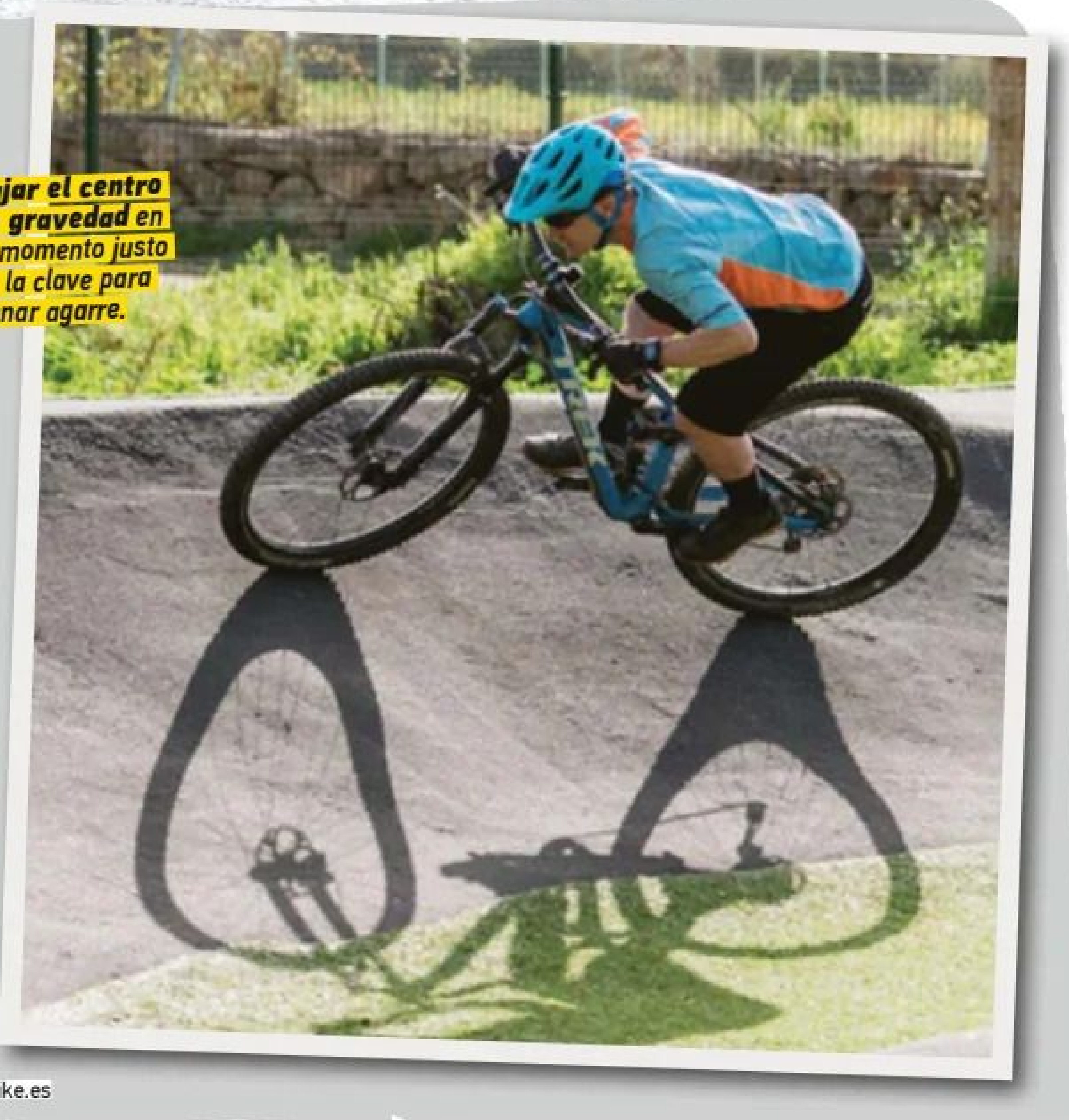


»TÉCNICA«
SUPER
BIKER,

¡Me salgo en el pumptrack!

Han inaugurado recientemente un pumptrack en mi ciudad, y me salgo por los peraltes, ¿cual es el truco para trazarlos? Carlitos, *vía e-mail*

Las curvas con peralte del pumptrack están diseñadas para mantener tu velocidad fluida y aumentarla incluso. La técnica es similar a la de los badenes: hay que comprimir el cuerpo contra el suelo para ganar agarre. Por eso iremos en la posición normal, los pedales en horizontal, antes de entrar en el giro, con el tronco a unos 45º sobre la horizontal, y desplazaremos el peso abajo apretando la bici contra el terreno cuando la curva se acentúe, generalmente en la mitad de su recorrido, y siempre con la mirada puesta al final del sendero, ligeramente más allá de la salida de la curva. Antes del final puedes empezar a recibir tu recompensa en forma de impulso, rebotando y extendiéndote con nuevas energías que te impulsan adelante.



***Bajar el centro de gravedad** en el momento justo es la clave para ganar agarre.*

PAR MOTOR VS POTENCIA

Estoy buscando candidatas a mi nueva e-bike, y una de las cosas en las que más me fijo o que más me interesan es la potencia del motor, porque yo soy de los que les gusta aprovechar la fuerza del motor. Dicho esto, ¿en qué me tengo que fijar para encontrar el motor más potente, en el valor de la par motor?

Nico Carrasco, **vía e-mail**

Por ley todos los motores de e-bike tienen un motor de igual potencia nominal, es decir, todos son de una potencia de 250W, pero luego se diferencian en dos parámetros principalmente, que son los que determinan cómo de potente es un motor: el par motor y la potencia máxima. Lejos de entrar en definiciones científicas, vamos a ver cómo nos afectan en nuestras e-bikes.

>Par motor: habrás visto que los hay de 60, 80, 85, 90Nm... este valor define su facilidad para mover cargas pesadas a bajas revoluciones, es decir al iniciar la marcha y mantener el movimiento con candencias bajas. Es decir, un motor con 90Nm va a ir más suelto con un biker pesado, y del mismo modo un motor de 60Nm se va a venir abajo más rápido al comenzar una fuerte pendiente que otro con más par motor.

>Potencia pico: es la potencia máxima que genera el motor, y está relacionada con la cadencia y con el par motor. En algunos casos el fabricante del motor da el dato, por ejemplo, 550W, o hasta 800W y más de pico. Si el fabricante del motor no da el dato puedes fijarte en el porcentaje de asistencia máximo que ofrece, cuando se refieren al porcentaje de la fuerza aplicada por el ciclista en los pedales: el 340%, el 410% ... a mayor valor, más potencia. Habitualmente la potencia pico se aplica a cadencias medias y altas de pedaleo.

Si nos trasladamos al ámbito de los vehículos a motor seguro que es más fácil de entender. Un motor pequeño de gasolina puede tener mucha potencia, por ejemplo, un 1.5 con 150CV. Son muchos caballos de potencia, que seguro que los ofrece a altas revoluciones, y todos sabemos que si salimos de viaje con 4 pasajeros y equipaje, en el primer puerto se va a venir abajo y vamos a tener que subirlo en 4ª velocidad. Este sería el ejemplo de un motor con mucha potencia y poco par motor, por esto nosotros nos guiaríamos por el valor del par motor a la hora de elegir motor.

INTERPRETACIÓN NORMA ASTM F2043-13*

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN DE USO
1	Uso de bicicleta sobre una superficie pavimentada regular donde los neumáticos mantienen constantemente el contacto con el suelo.
2	Uso de bicicleta que incluye la Categoría 1, así como caminos y senderos sin pavimentar y de grava con pendientes moderadas. En este conjunto de condiciones puede acontecer pérdida de contacto del neumático con el suelo (saltos) de no más de 15 cm de altura.
3	Uso de bicicleta que incluye las Categorías 1 y 2, así como senderos o caminos accidentados sin pavimentar, y terrenos accidentados y senderos no acondicionados que requieran habilidades técnicas. Los saltos y escalones deben ser inferiores a 61 cm.
4	Uso de bicicleta que incluye las Categorías 1, 2 y 3, o descensos por senderos accidentados a velocidades inferiores a 40 km/h. Los saltos deben ser de menos de 122 cm de altura.
5	Uso de bicicleta que incluye las Categorías 1, 2, 3 y 4, saltos extremos o pendientes cuesta abajo en senderos accidentados a velocidades superiores a 40 km/h, o una combinación de los mismos.

CONDICIONES DE USO

Veo que cada vez es más frecuente encontrar una pegatina o un símbolo en el cuadro de las bicicletas, con un dibujo de una montaña y pone un número de categoría ¿esto qué significado tiene y qué pasa si no lo respetas?

Cristina Fernández **vía e-mail**

Toda bicicleta está construida para una condición de uso específica. El cuadro y los componentes están diseñados de acuerdo a un estrés físico que se espera que recibirán bajo esas condiciones. Por lo tanto, es importante valorar el tipo de uso que vamos a hacer de la bicicleta antes de comprar una bici nueva. Desde hace años se utiliza una internacional de clasificación de cuadros en función del tipo de uso, la ASTM F2043-13*, que consta de cinco categorías diferentes. Si se utiliza una bicicleta en una categoría superior a la definida por el fabricante, aumentará la tensión en sus materiales, y esto podría dar como resultado una vida útil más corta de todos los componentes y, en casos extremos, puede provocar rotura o fallo importante con peligro de accidentes y/o lesiones. Por lo tanto, es importante seleccionar una bicicleta cuyas condiciones de uso previstas cubran las condiciones de conducción previstas. Aparte de los valores de los saltos expuestos en cada categoría hay otros factores a tener en cuenta, como la técnica de conducción o el peso del rider. Por ejemplo, un rider pesado preferiblemente debería elegir una bicicleta de categoría superior. Sobra decir, que el uso de una bicicleta fuera de su utilización definida anula las coberturas de la garantía del fabricante.

ARTENRUTA REPARACION Y PINTURA DE CUADROS
*Reparaciones de carbono
*Diseños personalizados
*Soldaduras
25 ANIVERSARIO
NUEVO WHATSAPP 686612508
Tno 91 874 50 91
Cuadro fabricado en carbono T1000 EPS Twin Mold System 780g en tall 48
Pintura personalizada
Precio 825 + IVA=998.25€
www.artenruta.com Siguenos en facebook artenruta@artenruta.com

TEXTO: Ignacio Díaz Cuadrado

FOTOS: César Cabrera

DIFICULTAD

TIEMPO

15'

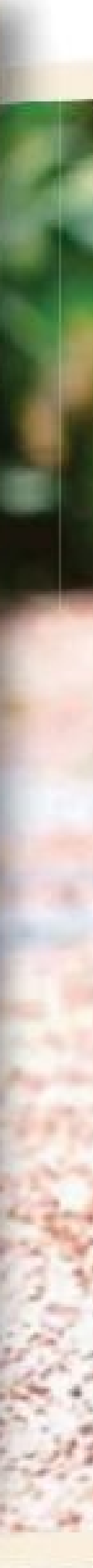
LIMPIEZA DE LA TRANSMISIÓN

ESTO ES UN AHORRO

COMO ES SABIDO, UN BUEN MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA DE LA TRANSMISIÓN PROLONGARÁ SU VIDA ÚTIL, TE AHORRARÁ DINERO Y DISGUSTOS Y TE PERMITIRÁ DISFRUTAR MUCHO MÁS DE TUS SALIDAS EN BICI YA QUE NO HAY NADA MÁS MOLESTO QUE UNA TRANSMISIÓN QUE NO FUNCIONE BIEN.

1

ANTES DE ENGRASAR LA CADENA, ES IMPRESCINDIBLE LIMPIARLA A FONDO, Y ESTO ES ESPECIALMENTE IMPORTANTE EN MOUNTAIN BIKE. Tened en cuenta que nuestra transmisión es un imán para el polvo y barro, y aunque es cierto que los lubricantes han mejorado muchísimo en este sentido, especialmente tras la aparición de las ceras de lubricación, el polvo y barro que pueda pegarse



y mezclarse con los lubricantes constituye una auténtica pasta esméril que puede desgastar de manera prematura nuestras transmisiones. Por otra parte, es imprescindible que los lubricantes que aplicamos penetren en el interior de las zonas de fricción de la cadena, como pasadores y casquillos, ya que si no lo llegaran a hacer, provocarían su desgaste y el alargamiento prematuro de la cadena. Es por lo tanto imprescindible que la cadena se encuentre completamente limpia antes de lubricarla, para conseguir que el lubricante penetre en estas zonas.

EL PROTOCOLO

Empezaremos por lo tanto limpiando a fondo la cadena, y para ello colocaremos el protector de discos Muc-off en el disco trasero, evitando así que pueda mancharse con restos de aceite o cera que se desprendan de la transmisión durante su limpieza. A continuación rociaremos cadena, casete, platos y roldanas con desengrasante Bio Degreaser que elimina fácilmente los restos de aceite, grasa o cera de la transmisión. Esperaremos de 3 a 4 minutos para que el desengrasante haga efecto y limpiaremos cadena, piñones platos y roldanas con el cepillo de rascado para limpieza de transmisiones. Este otro cepillo, con sus cerdas fuertes y largas, nos permitirá llegar a las zonas más difíciles del casete y platos, eliminando cualquier resto de suciedad.

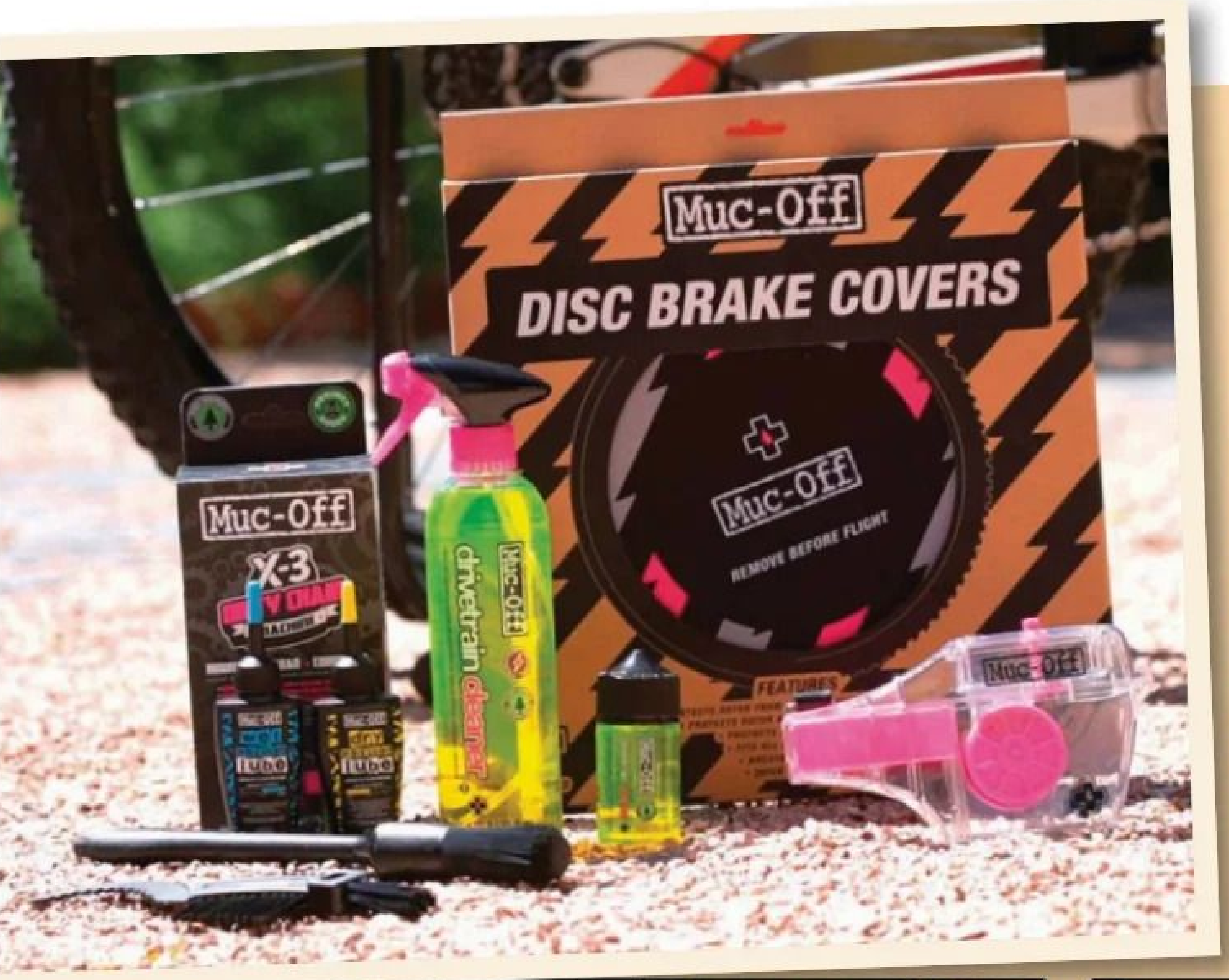
Para una limpieza a fondo de la cadena, es muy aconsejable utilizar la práctica herramienta que hace pasar la cadena por un baño de desengrasante a través de rodillos con cerdas y consigue una limpieza muy efectiva. Para ello, en primer lugar, colocaremos la máquina en la cadena cerrando el clip, rellenaremos el pequeño depósito con el desengrasante incluido y retrasaremos la máquina hasta que apoye en la roldana inferior. A continuación, mientras pulsamos el botón del depósito para liberar el desengrasante, haremos girar los pedales hacia atrás varias vueltas y finalmente retiraremos la máquina de la cadena.

Así quedará como nueva. Antes de engrasarla es imprescindible retirar todo el desengrasante, porque si aplicáramos directamente el lubricante, el propio desengrasante acabaría diluyéndolo. Para eliminarlo, colocaremos un trapo sobre la cadena y haremos girar las bielas hasta secarla todo lo posible.

ELEGIR EL ADECUADO

Llega la hora de lubricar la transmisión. Como seguramente sepáis, hay muchos tipos de lubricantes y multitud de fabricantes por lo que lo primero que tendremos que decidir es cuál es el lubricante más adecuado para nosotros. Lo más importante a la hora de elegir son las propiedades y características de cada uno, y en este sentido, lo realmente determinante serían las condiciones en las que vamos a montar. Los lubricantes para condiciones húmedas son más viscosos ya que tratan de evitar que el agua y el barro pueda diluir y arrastrar el propio lubricante, dejándonos sin lubricación en la transmisión a las primeras de cambio. Por el contrario, los lubricantes para condiciones secas son mucho más líquidos y están formulados habitualmente en base a ceras. Para su aplicación, ya sea lubricante para seco o para húmedo, nuestro consejo es que lo hagas por encima de la cadena haciendo girar las bielas hacia atrás. Es importante ser generosos a la hora de aplicarlo y asegurarse de que todos los eslabones han quedado lubricados.

Ahora viene una diferencia importante: En el caso de lubricantes para condiciones húmedas, una vez aplicado, esperaremos unos minutos, pasaremos un trapo para eliminar el exceso y ya podríamos salir a montar. En el caso de lubricantes para condiciones secas, especialmente si están formulados en base a ceras, no eliminaremos el exceso sino que esperaremos a que la cadena esté seca al tacto exteriormente. El agente lubricante habrá penetrado allí donde realmente se necesita y solo entonces podremos salir a montar. Veréis cómo, siguiendo estos sencillos consejos, vuestra transmisión funcionará mucho mejor y os durará mucho más tiempo. ○○



»HERRAMIENTAS

Estos son los productos y herramientas que vamos a utilizar, todos ellos de la marca Muc-Off:

>Protector de disco, imprescindible para evitar que se contaminen los frenos.

>Desengrasante Biodegreaser.

>Herramienta para limpieza de cadenas, imprescindible para una limpieza a fondo.

>Cepillo de rascado de 3 cabezales para limpieza de transmisiones.

>Cepillo especial de cerdas largas para limpieza de transmisiones.

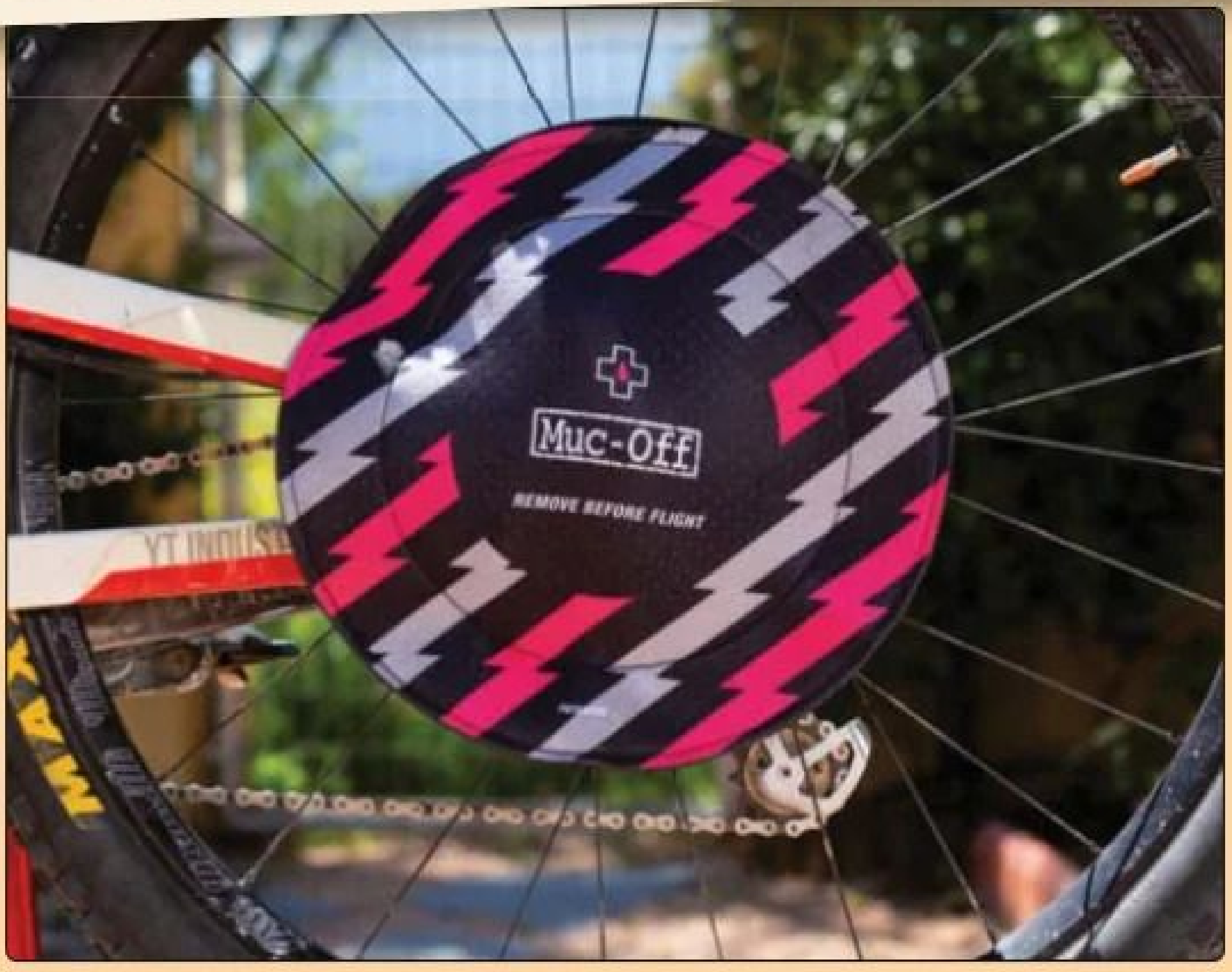
>Lubricante para seco.

>Lubricante para mojado.

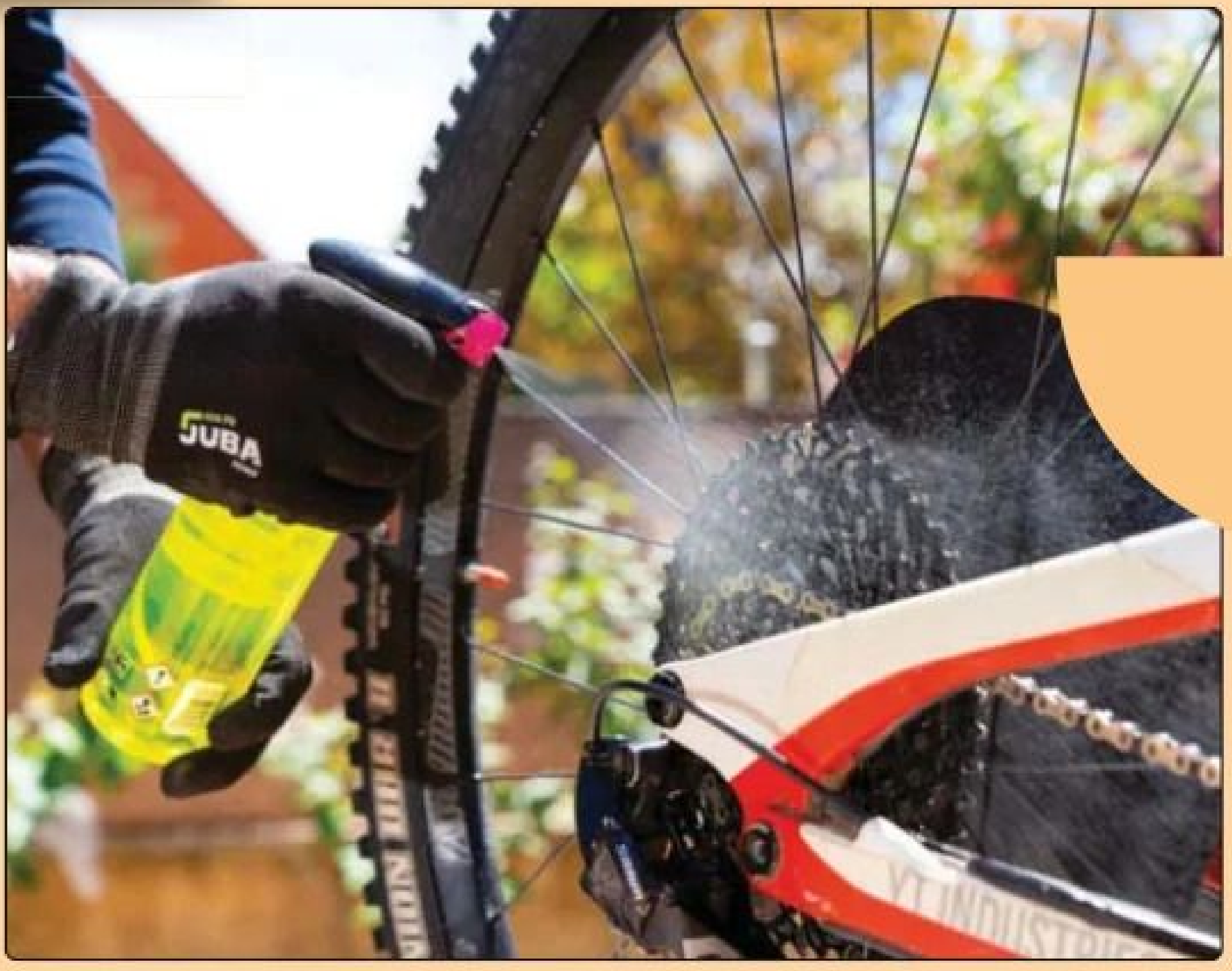
>Guantes.

>Trapos.

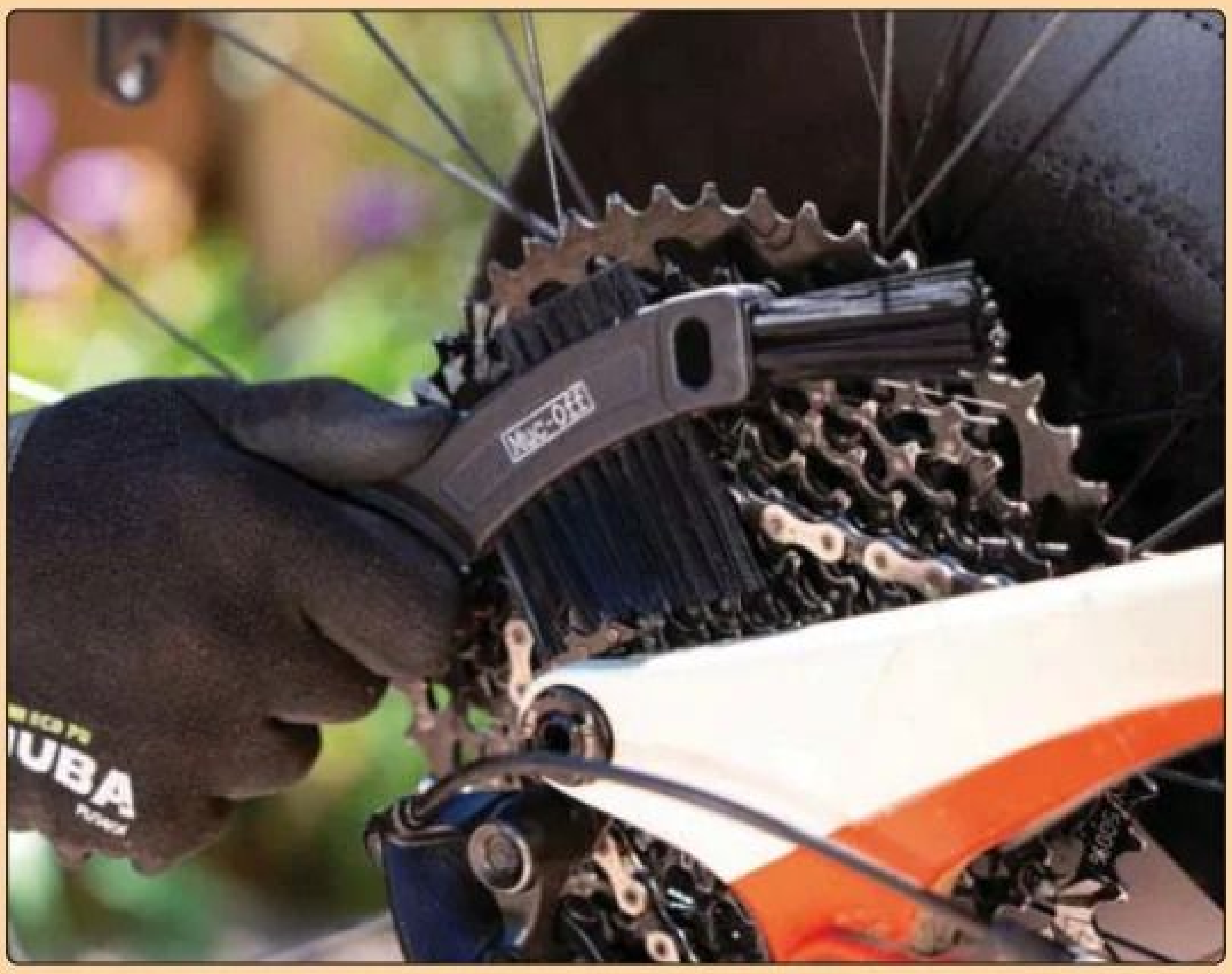
»Paso a paso...



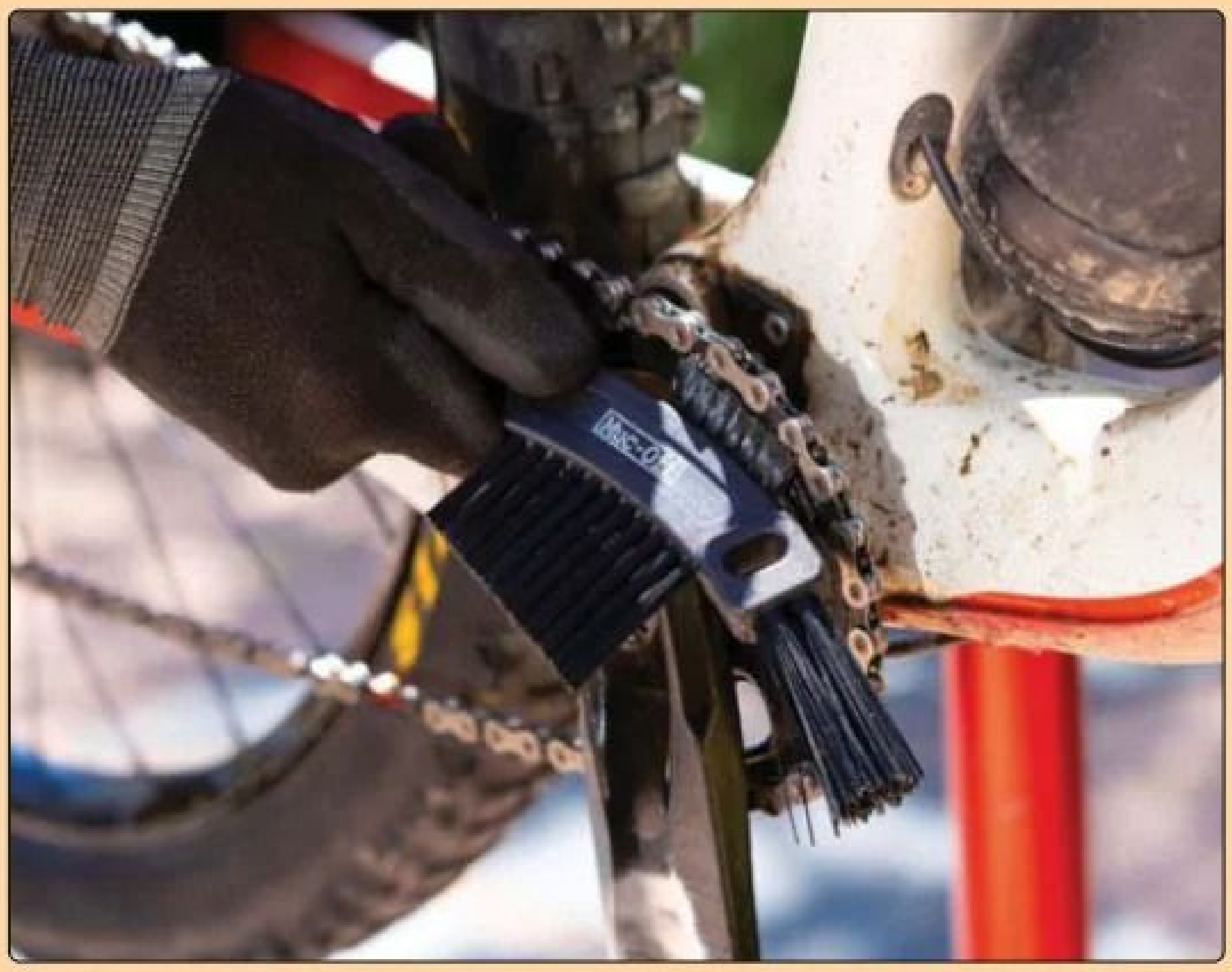
PASO 1> Para limpiar a fondo la cadena colocaremos el protector de discos Muc-off en el disco trasero, evitando así que pueda mancharse con restos de aceite o cera.



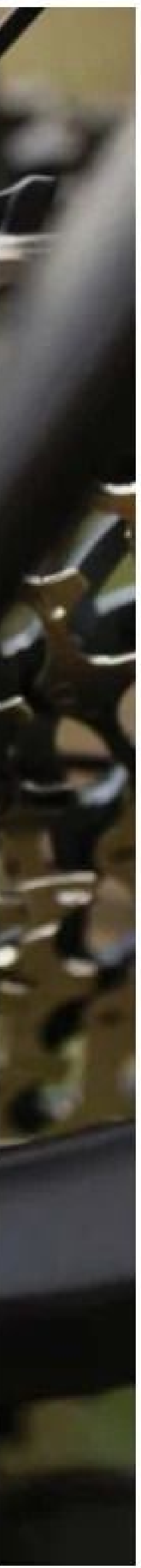
PASO 2> Rociaremos cadena, casete, platos y roldanas con desengrasante Bio Degreaser que elimina fácilmente los restos de aceite, grasa o cera de la transmisión.



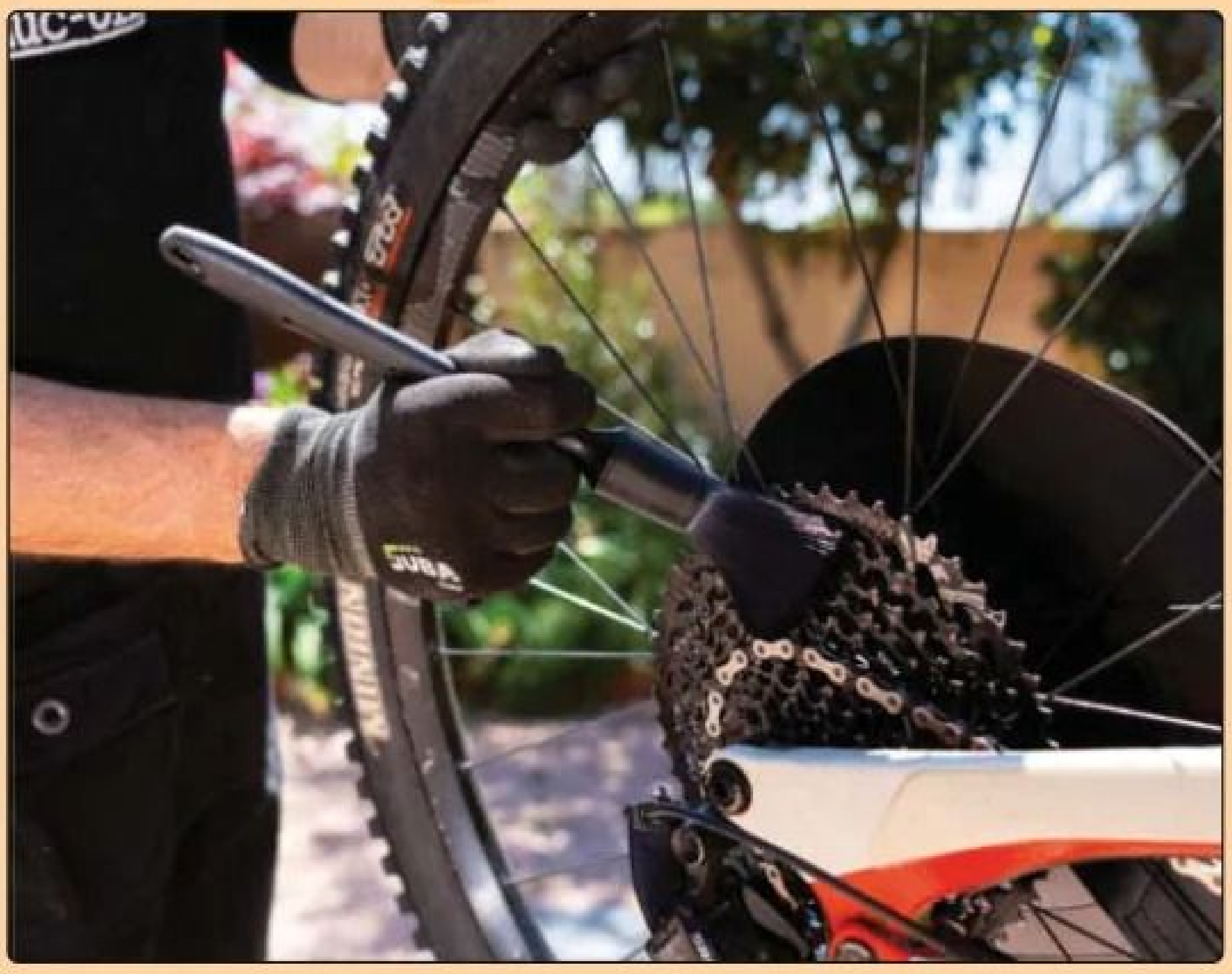
PASO 3> Esperaremos de 3 a 4 minutos para que el desengrasante haga efecto y limpiaremos cadena, piñones platos y roldanas con el cepillo de rascado para limpieza de transmisiones.



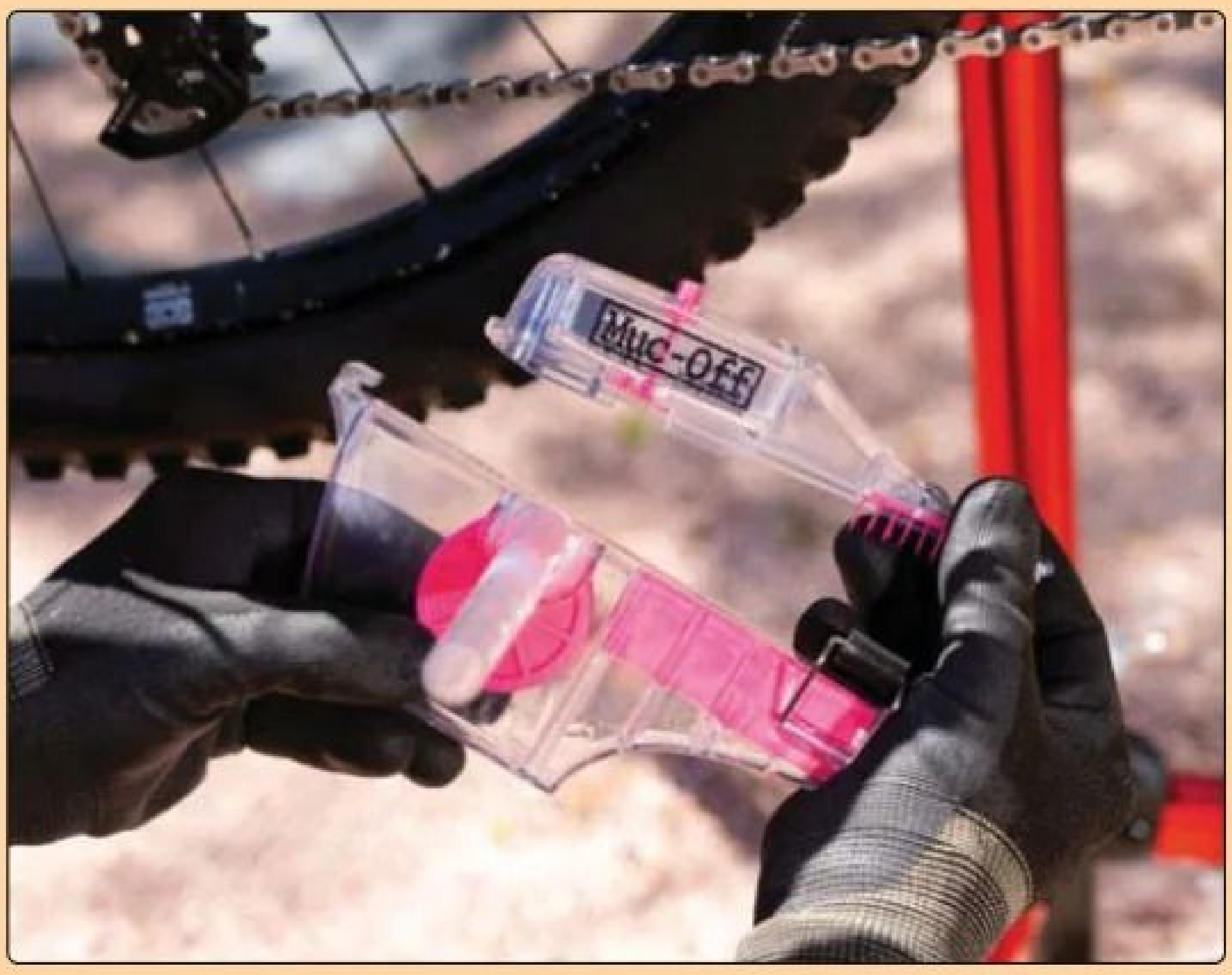
PASO 4> Este cepillo tiene 3 cabezales diferentes con púas de distintos tamaños y durezas y es ideal para limpiar cualquier parte de la transmisión de tu bici.



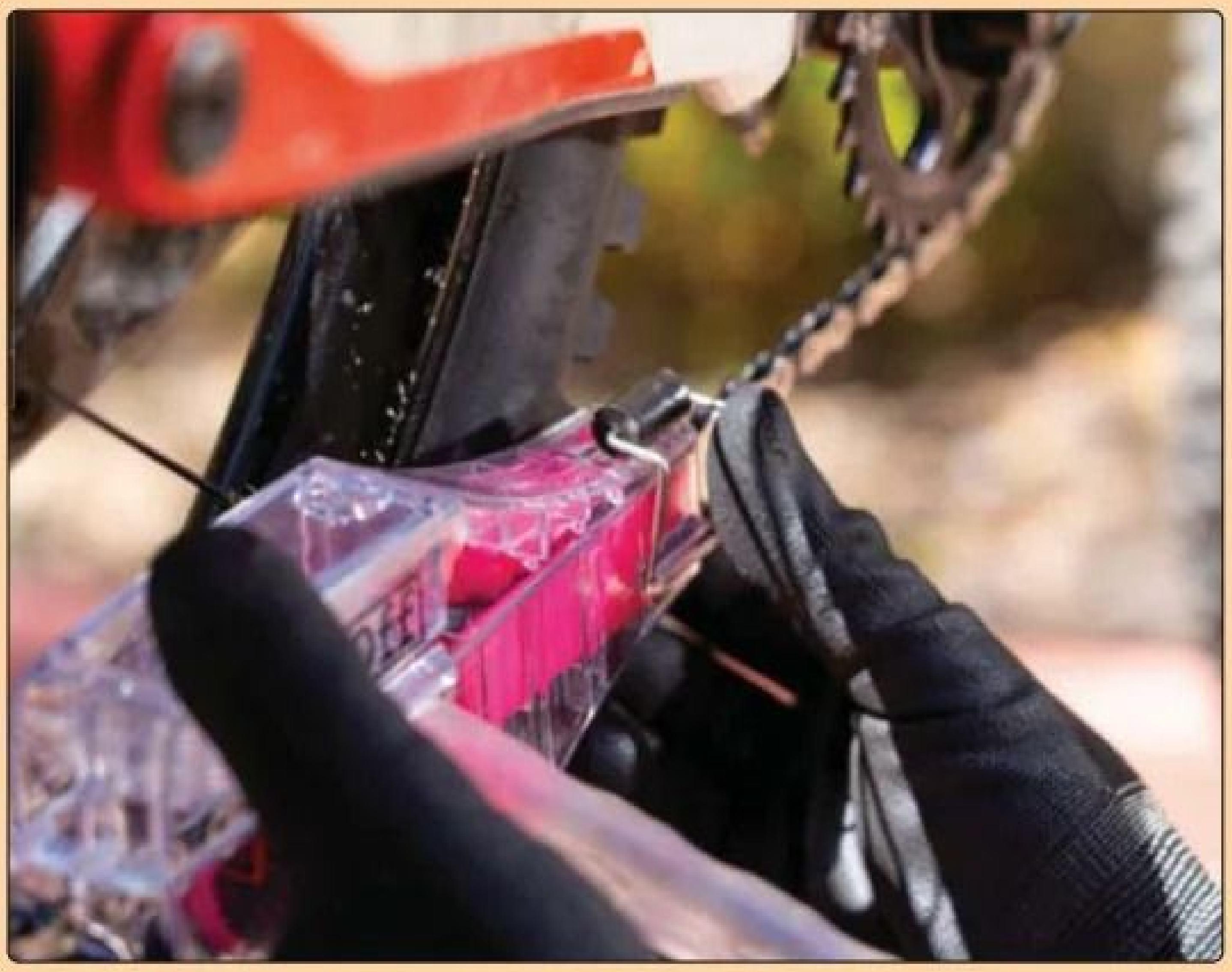
»Paso a paso...



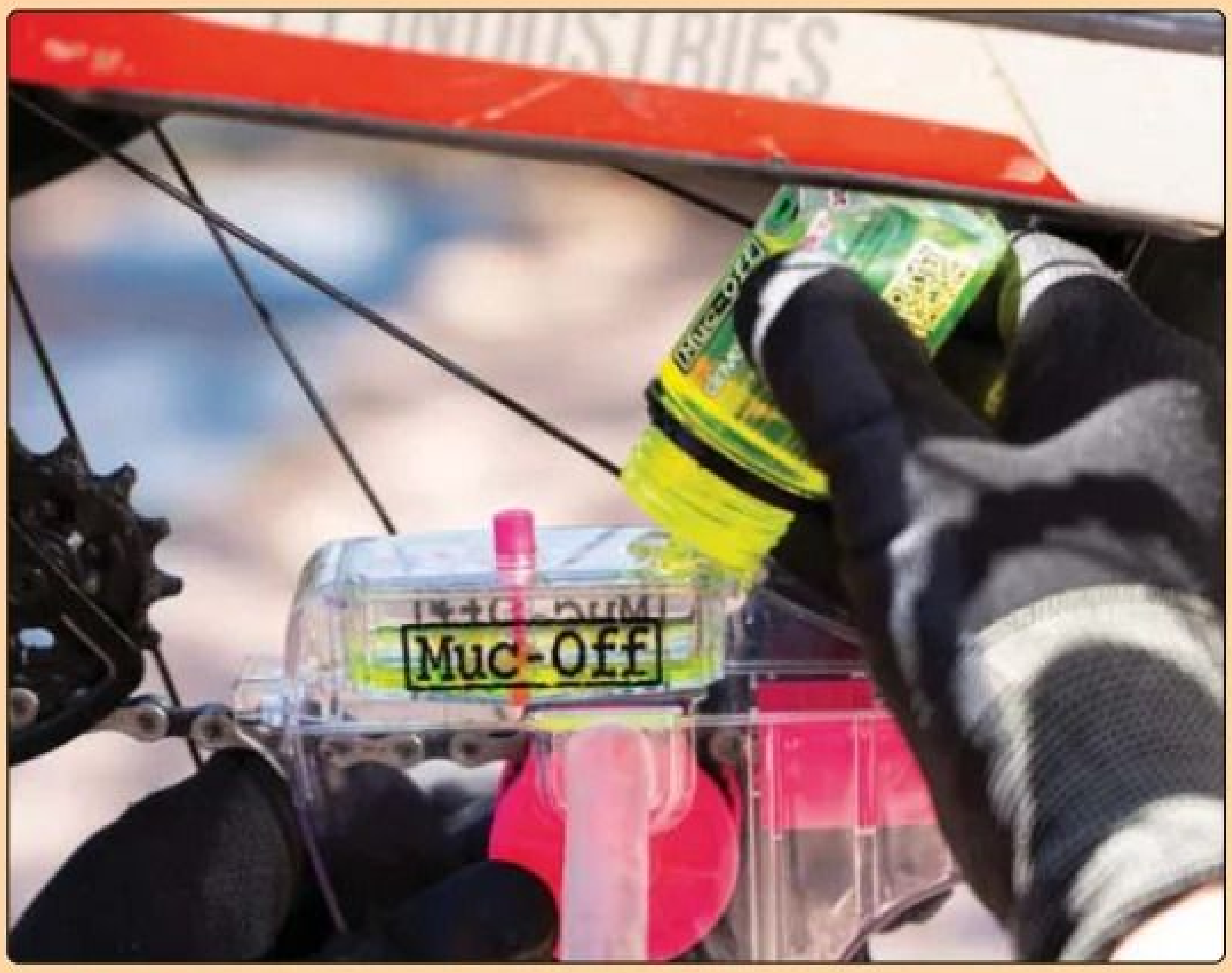
PASO 5> Este otro cepillo, con sus cerdas fuertes y largas, nos permitirá llegar a las zonas más difíciles del casete y platos, eliminando cualquier resto de suciedad.



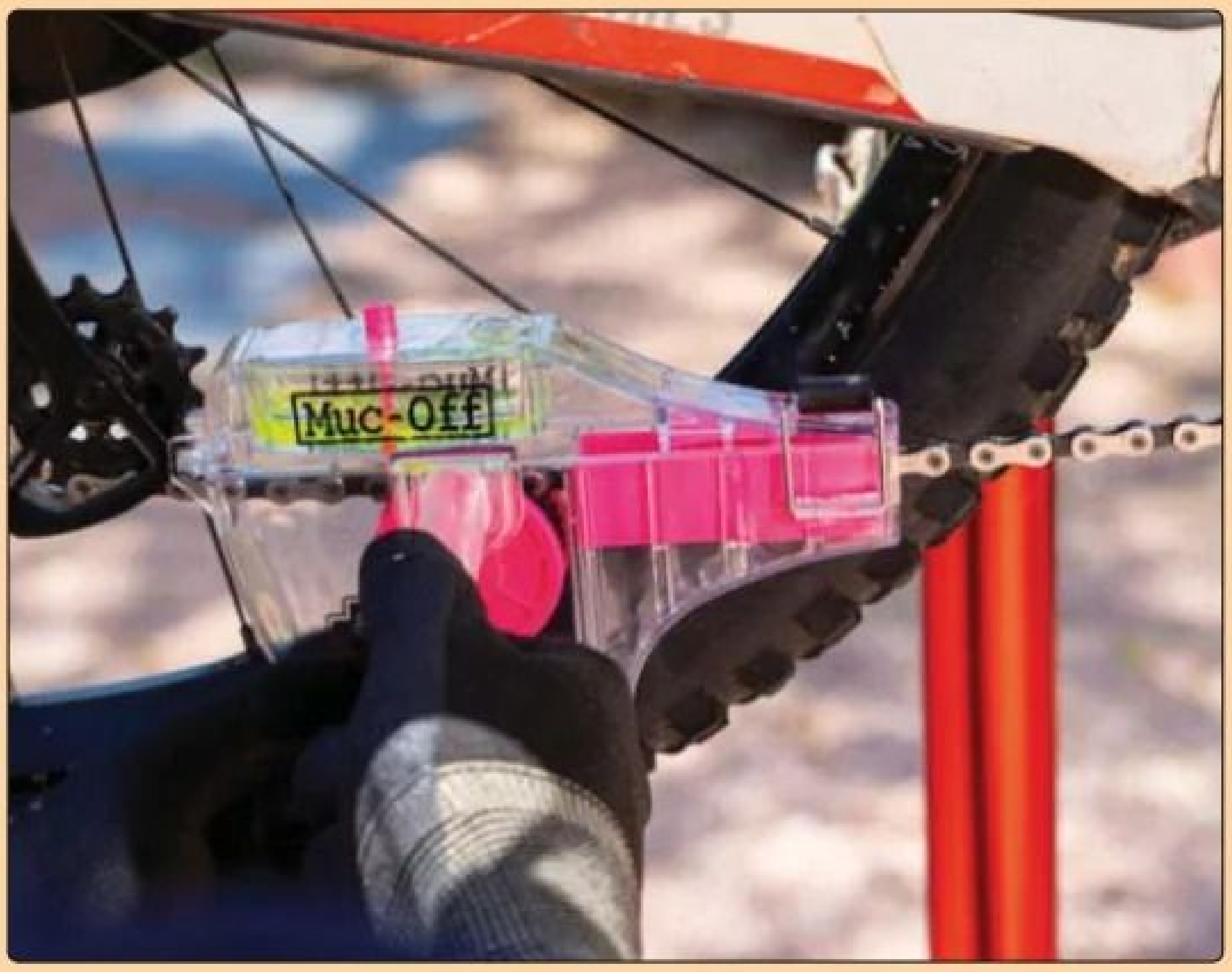
PASO 6> Para una limpieza a fondo de la cadena, utilizaremos esta práctica herramienta que la hace pasar por un baño de desengrasante a través de rodillos con cerdas y consigue una limpieza muy efectiva.



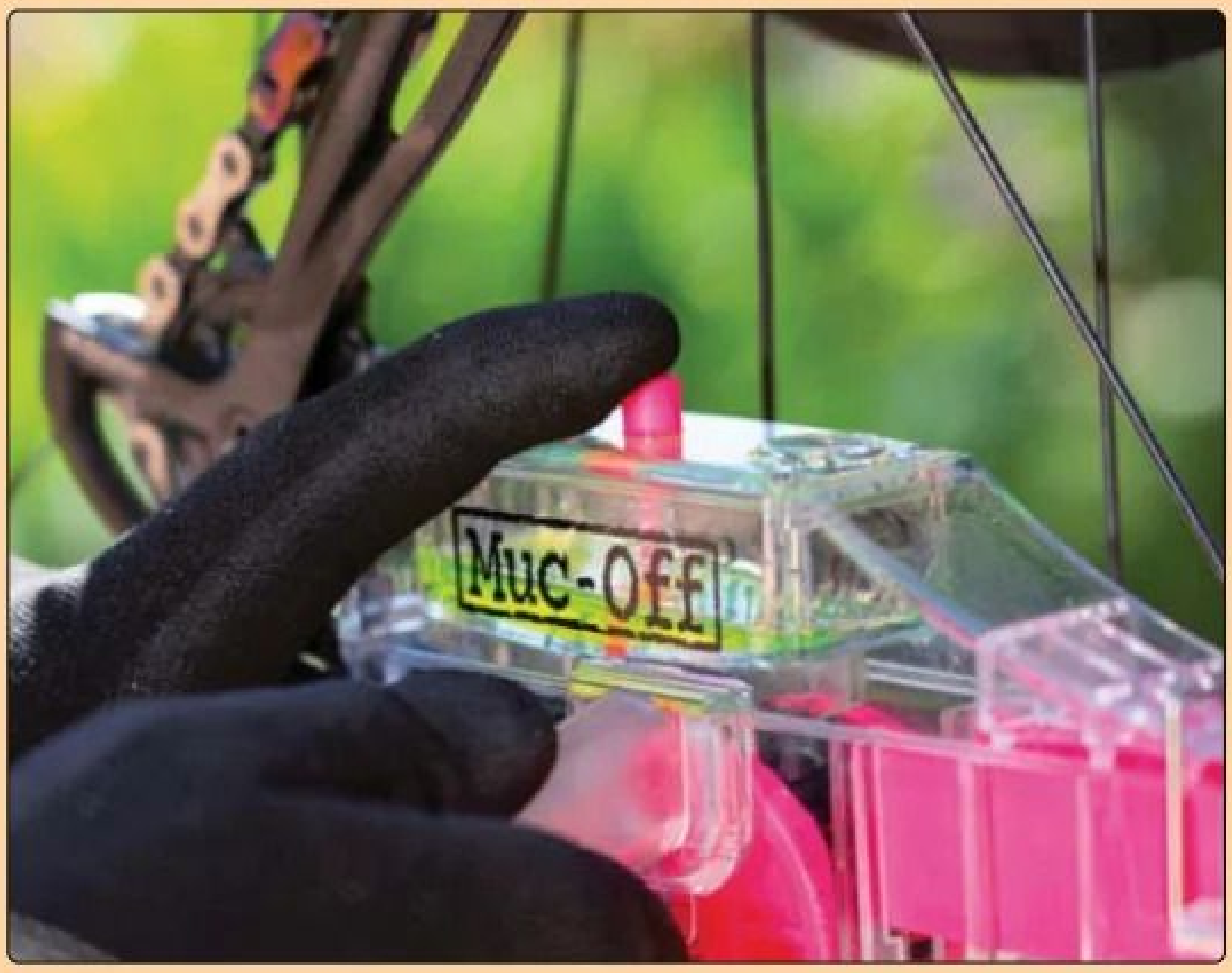
PASO 7> Abriremos la herramienta y la colocaremos sobre la cadena. Encajaremos la tapa superior sobre la pieza inferior asegurándola con el clip.



PASO 8> La herramienta incluye un pequeño bote de desengrasante Biodegreaser con el que rellenaremos el depósito que se encuentra en la parte superior.



PASO 9> A continuación, retrasaremos la herramienta hasta que apoye en la roldana inferior para que no se mueva mientras la cadena se desliza por el interior.

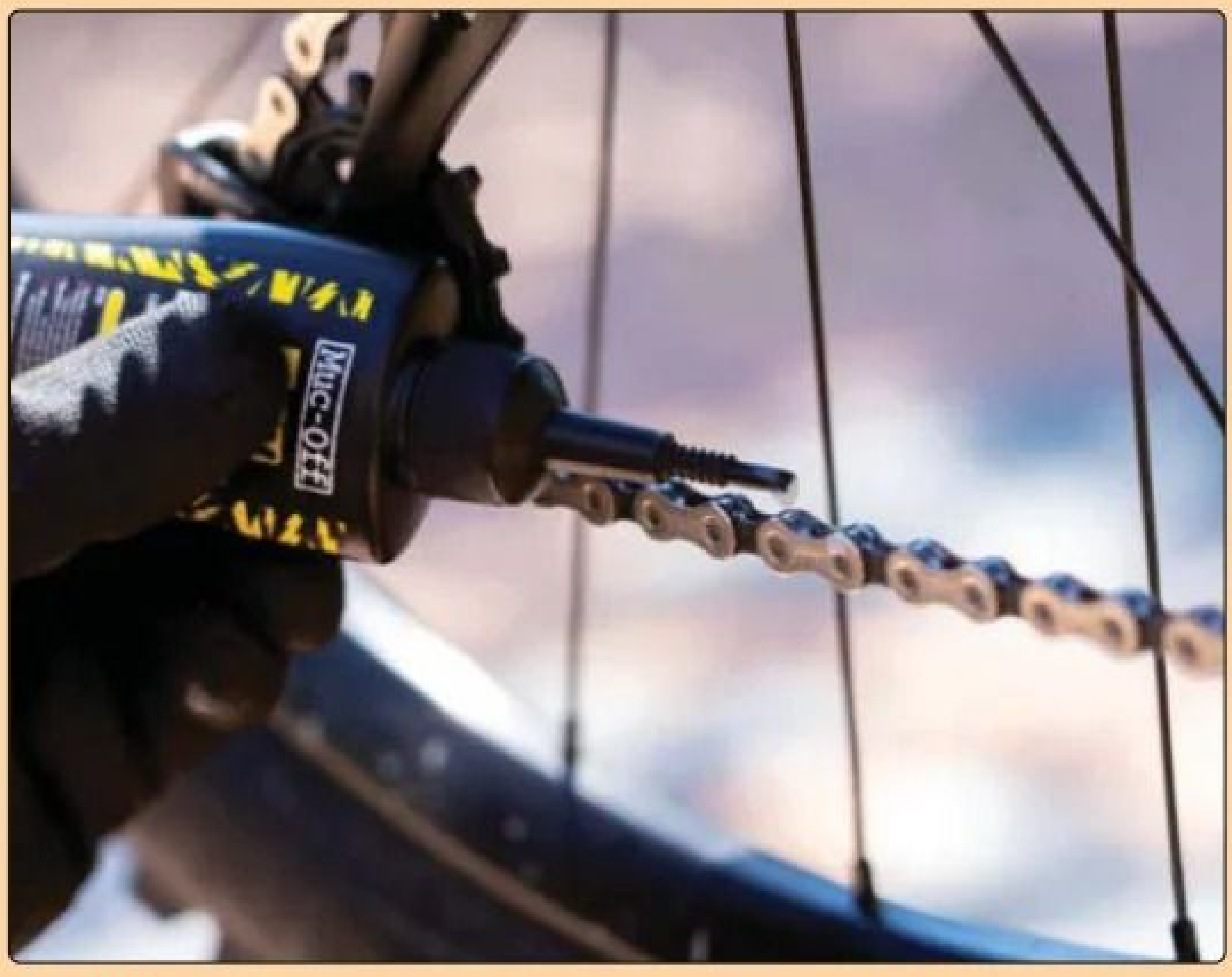


PASO 10> Mientras pulsamos el botón del depósito para liberar el desengrasante, haremos girar los pedales varias vueltas hasta que la cadena quede completamente limpia.

PASO 11> Una vez retirada la herramienta, comprobamos que ha cumplido su misión. Toda la suciedad ha quedado diluida y depositada en el fondo de la herramienta.

PASO 12> Antes de engrasar la cadena es imprescindible secarla por completo con un trapo. De lo contrario, el propio desengrasante diluiría el lubricante.

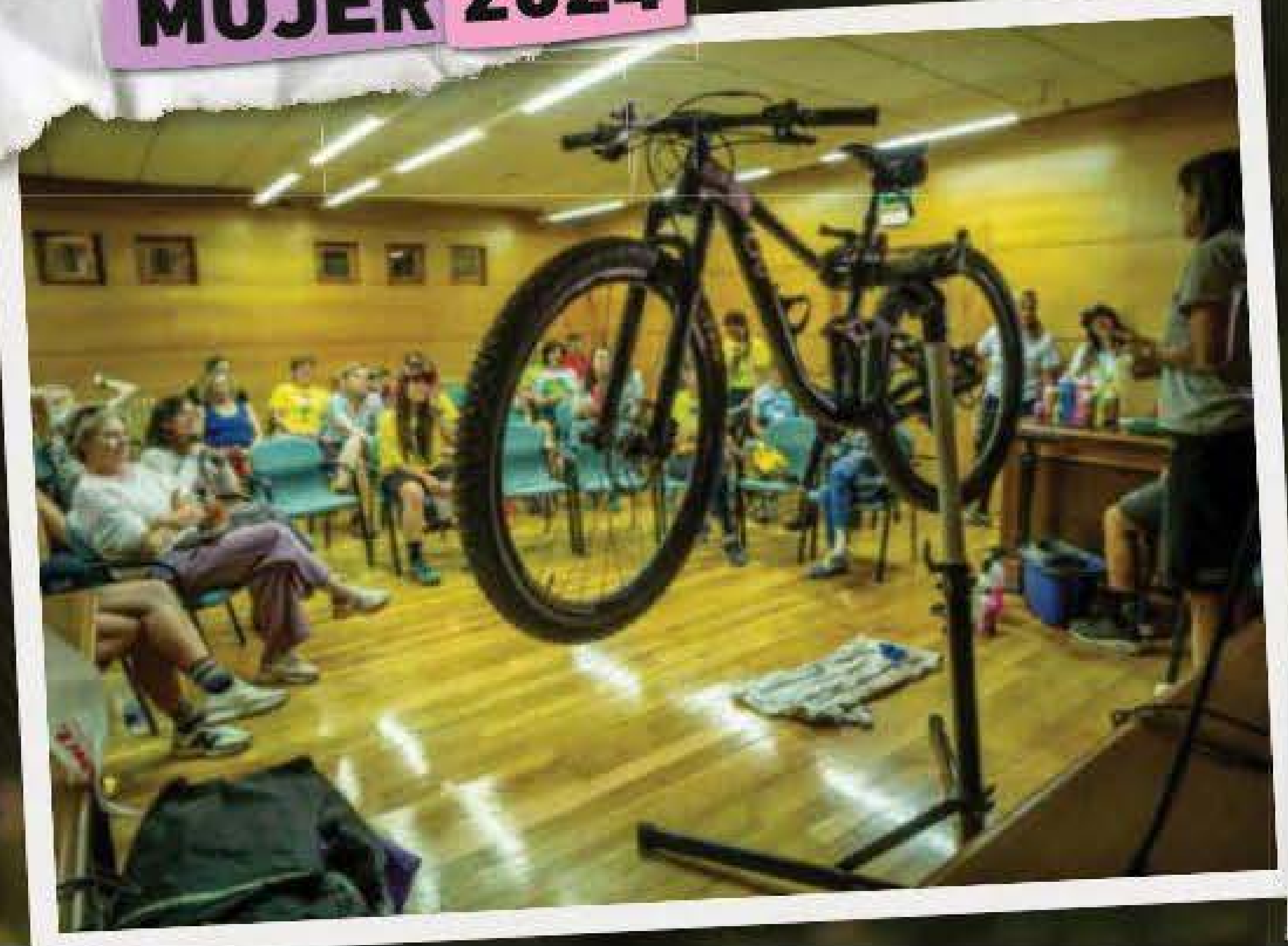
PASO 13> Solo limpiando a fondo la cadena nos aseguraremos de que el lubricante llegue a hacer su trabajo, penetrando en casquillos y pasadores y evitando su desgaste prematuro.



PASO 14> Ya sea lubricante para seco o para húmedo, deberemos aplicarlo generosamente por encima de la cadena haciendo girar las bielas hacia atrás.

PASO 15> Una diferencia importante: si aplicamos lubricante para húmedo, pasaremos un trapo para eliminar el exceso. Si usamos lubricante para seco basado en ceras, deberemos dejar que se seque por completo.

PASO 16> Así debería quedar la cadena. Nuestra transmisión estará lista para tus próximas rutas. Repite este proceso regularmente y verás cómo mejora su funcionamiento y especialmente su duración!



IX MTB DE LA MUJER 25 MAYO. LOS MOLINOS (MADRID)

MTB de la Mujer

Liv

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

¡¡PUERTA ABIERTA AL MTB!!

x.com/byneontelegram

ERAN LAS 9.45 EN EL RELOJ DEL AYUNTAMIENTO DE LOS MOLINOS, EN EL CORAZÓN DE LA SIERRA DE MADRID, CUANDO ARRANCABA LA NOVENA EDICIÓN DEL MOUNTAIN BIKE DE LA MUJER. En esta ocasión, la cita era un sábado para completar un programa de lo más completo. Arrancaba el día, con sol espléndido, con la marcha en la que tomaban la salida más de 300 mujeres. Antes de empezar a pedalear se entregaron varias placas de homenaje: a la asturiana Ana Arguelles, a la vallisoletana Felisa Ares y a la madrileña Amelia Vicente Ramos "Meme", toda una pionera del ciclismo femenino con más de 20 años con su comunidad "Mujeres a piñón".

La gran mayoría de ellas optaba por afrontar el recorrido largo, de 17 kilómetros y casi 400 km de desnivel con vistas fantásticas desde la parte alta, que incluía una bajada espectacular por una zona dónde florece el cambroño, la flor amarilla que es el símbolo de la población serrana de Los Molinos. Para aquellas que era su primera experiencia en el mundo de la bici de montaña había un trazado especial para principiantes de 10 kilómetros y menos de 200 metros de desnivel positivo. Todas recibieron al entrar en meta la medalla de finisher del Mountain Bike de la Mujer Liv 2024, además de participar en un sorteo con productos de ciclismo.

La tarde también daba mucho de sí. Por un lado, visita al Test The Best donde se podían ver y probar las últimas novedades en bicis eléctricas, y por otro el plan más específico para mujeres, un programa muy completo de charlas. Primero pudimos disfrutar de una interesante charla de psicóloga para ciclistas con Carla Rodríguez, directora de la asociación "Suelta los frenos", taller de mecánica con la ciclista Ruth Moll y la colaboración de David García Ayensa de X-Sauce, y un práctico curso de técnica con el lujo de contar entre las monitoras con Eva Castro, campeona de España de descenso.

Un gran día de ciclismo 'en femenino' que disfrutamos a tope y que seguro ha sido otro granito de arena para que cada día nos encontremos más chicas en los caminos. Ese el objetivo final del Mountain Bike de la Mujer, que patrocina Liv, la marca que se dedica al 100% a las chicas ciclistas: abrir de par en par el mundo del ciclismo a la mujer. ○○

TEXTO:
Yolanda Vázquez Mazariego
FOTOS:
JCD Fotografía

¡CADA DÍA SOMOS MÁS EN LOS CAMINOS Y, SIN DUDA, EL MOUNTAIN BIKE DE LA MUJER, QUE UN AÑO MÁS TUVO EL APOYO DE LIV COMO PATROCINADOR PRINCIPAL, ES UNA FANTÁSTICA "HERRAMIENTA" PARA QUE SIGA CRECIENDO EL CICLISMO DE MONTAÑA FEMENINO EN NUESTRO PAÍS.

Liv
ALTRANTRAN BIKE

MTB
de la Mujer
Liv
MTB
2024
de la Mujer
Liv

MTB
de la Mujer
59

ARENA, SUDOR Y QUIMIO

SILVIA GONZÁLEZ, FINISHER DE LA TITÁN DESERT Y LUCHADORA FRENTE AL CÁNCER

Aprovechamos su presencia en el Mountain Bike de la Mujer, dónde un año más estuvo haciendo de guía, para charlar con una mujer que tanto nos inspira. Dice de ella misma que ***"si cuando yo era pequeña hubiera estado ya lo de los hiperactivos, yo lo era de libro. Jugaba al baloncesto, al balonmano, estaba en el club de montaña, con los misioneros, iba a taquigrafía. ¡Me apuntaba a todo"!*** Silvia era un amante del deporte y la naturaleza, pero no competía en nada. ***"Yo lo probaba todo pero no era buena en nada".***

Los fines de semana eran para disfrutar de la Sierra de Madrid, primero con la bici ***"y a los 14 con la moto que entonces se podía hacer enduro. No fue hasta los 30 cuando me dio fuerte por los pedales. Me enganché con el spinning, luego pasé a la bici de montaña y de ahí al triatlón, aunque éste lo tuve que dejar por problemas en el tendón de Aquiles".***

La pasión por el ciclismo le llevó a cambiar de trabajo y empezar en una tienda de ciclismo. Y ya ni el cáncer le ha podido bajar de sus bicicletas. Fue precisamente una caída en bici (en la última etapa de una ruta de Santander a Madrid junto a Miguel Indurain y otros amigos), la que pudo salvarle la vida al sacar a la luz un problema que estaba en su interior y todavía no había dado la cara. ***"Me rompí la cadera y en la recuperación aparecieron unos ganglios, que al principio pensamos podían estar relacionados con el accidente, pero según mejoraba la cadera, iban a peor".***

Linfoma folicular fue el diagnóstico. ***"Me avisaron de que es un cáncer 'para toda la vida', que desaparece pero que puede volver".*** Llegó la quimioterapia pero ella tenía claro que no podía aparcar la actividad física. ***"Y es que sin deporte no me aguanto ni yo. La bici me ayudó a no sentirme como una enferma sino una persona en proceso de recuperación. He tenido efectos secundarios de la quimio, pero los he llevado súperbien y creo que ha sido gracias la bici. Yo decía que sudaba la quimio".***

Después de unos años en los que pudo volver a darle caña a la bici y a movilizar a muchas mujeres gracias a su proyecto "Ciclismo para todas", el cáncer volvió a su vida. "Y además esta vez vino acompañado de autotransplante. "Era noviembre del año pasado y ya tenía el sueño de hacer la Titán Desert con el equipo Aural. Hasta enero sólo podía dar paseos, luego empecé a salir con la bici eléctrica y ya en febrero pude empezar con 'la bici muscular'. Seguía viendo lejano lo de poder ir al desierto, pero en abril empecé a tener mejores sensaciones en los entrenamientos".

El 28 de abril arrancó la Titán Desert. ***"La primera etapa fue dura de asimilar. Yo llegué con el "subidón" de la aventura y fue muy dura, saliendo a 1700 metros, 2400 metros de desnivel, menos mal que el equipo estaba siempre a mi lado y diciéndome: tranquila, ya llegaremos".*** Silvia destaca la suerte de que ***"no tuvimos el suplicio de los 50 grados de otros años, el máximo fueron 38".*** Pero la vida no regala nada a Silvia y para alcanzar el fósil que se da a los finishers tuve que sufrir hasta la última pedalada. ***"Llegué a la etapa final con gastroenteritis, no podía comer, sólo beber agua y las sales, y encima con la quimio necesitas comer más.***

una tormenta de arena, a 10 km de la meta de la sexta y última etapa veía que me iba a quedar a las puertas… pero te sale el coraje y recuerdas que has salido de otras peores y eso te lleva a la meta".

A las chicas que quieren empezar a pedalear Silvia les diría: ***"que se planteen retos que puedan ir consiguiendo y que sean realistas de acuerdo con su edad, condición física y el tiempo que tienen para salir a montar, etc. No hay secretos en la bici: si entrenas, mejoras."***

Y aquellos que tienen que pasar por la prueba de una dura enfermedad, nuestra finisher de la Titan Desert les dice que ***"no hay que sentirse enfermo sino amante de la vida. Que se muevan aunque sea un paseo y cada 5 metros tengan que sentarse en un banco que era lo que me pasaba a mi tras el autotrasplante".***

Puedes contactar con Silvia en:
www.ciclismoparatodas.com

TEXTO: Miguel Lorenzo
FOTOS: WBD Sports/Michele Mondini/Daniele Molineris/

SIN PALABRAS

NOVE MESTO (REPÚBLICA CHECA) 24-26 MAYO. XCC-XCO-XCM
LEOGANG (AUSTRIA) 7-9 JUNIO. DH-ENDURO
VAL DI SOLE (ITALIA) 14-16 JUNIO. XCC-XCO-DH

ES LITERAL. ASÍ ES COMO NOS QUEDAMOS, SIN PALABRAS ¿QUÉ VAMOS A DECIR YA DE NINO SCHURTER TRAS SU ENÉSIMA VICTORIA EN VAL DI SOLE? EL TRAZADO ITALIANO LE GUSTA MUCHO, Y YA SE VEÍA QUE ESTABA EN FORMA EN NOVE MESTO, DONDE EL SUIZO NO PUDO CON EL EMPUJE DE PIDCOCK, PERO SIN EMBARGO MOSTRÓ UNA FORTALEZA COMO EN SUS MEJORES TIEMPOS. ASÍ FUE, EN VAL DI SOLE DOMINÓ A SU MEJOR ESTILO, DEMOSTRANDO QUE PARIS QUIERE QUE SEA SU PERFECTA ¿DESPEDIDA?

NUNA DIGAS NUNCA JAMÁS, CUANDO HABLAMOS DE SCHURTER NO LO PUEDES DAR POR ACABADO, así que tomemos con pinzas eso de que este año se puede despedir, aunque haya rumores. ¿Los últimos JJOO? Eso sí parece más seguro, aunque bueno…

El caso es que, parafraseando a nuestro compañero Jose Luis Arce en las retransmisiones de Eurosport, lo que es increíble es imaginarse dónde encuentra la motivación el suizo, cuando ya ha batido todo lo batible… pero claro, Absalon tiene dos oros olímpicos, y él “sólo” uno…

< Pauline Ferrand-Prevot

MUY EN FORMA

Lo que está claro es que Schurter ha planificado muy bien esta temporada olímpica, y lo de la primera cita brasileña sólo fue un contratiempo de salud. En cuanto la salud ha vuelto, Schurter consiguió apretar a Pidcock a un nivel que no suele ser habitual, es lo que vimos en la primera cita europea de Nove Mesto, y, cuando el británico ha faltado en el mapa, hemos visto que, efectivamente, Schurter es el corredor más en forma “de los del resto”, y eso lo vimos en Val di Sole, donde consiguió su 36 victoria en Copa del Mundo (se dice pronto). Va a ser apasionante ver si en Paris es capaz de conjurar el hechizo al que nos tiene sometidos el de Ineos Grenadiers. Sin desmerecer, por supuesto al resto de favoritos. Porque en ese “resto”, tras el apabullante comienzo de temporada del equipo Specialized, seguimos viendo cómo Victor Koretzy ha conseguido mantener el liderato de la Copa del Mundo a pesar de que, tras pasar el Covid, Val di Sole significó para él un bajón de rendimiento. El francés es un gran especialista en XCC, se llevó la carrera, de hecho, en Nove Mesto, y eso, en una clasificación conjunta, es una gran ventaja. Entre sus compañeros de equipo, Blevins no ha brillado tanto en Europa (aunque hizo segundo, nuevo doblete Specialized, en el XCC de Nove Mesto), y Martín Vidaurre sigue su progresión entre los élite, con momentos brillantes, y buscando la consistencia. Otro equipo destacable es el Cannondale. Tras el comienzo de año deslumbrante de Simon Andreassen, en las últimas carreras vimos cómo Charlie Aldridge va encontrando el camino, y consiguió un fenomenal 4º en Nove Mesto, y el que no falla es Alan Hatherly, que ha comenzado en Europa de manera sólida. Tras un top 10 en Nove Mesto en Val di Sole fue el único que “le tosió” a Schurter, y acabó segundo. Otros corredores que están en gran forma son Marcel Guerrini, tercero en Nove Mesto y séptimo en Val di Sole, o Mathis Azzaro, que fue podio en ambas carreras (5º y 3º). Sin olvidar a otros corredores como Luca Braidot o Filippo Colombo, ya sea demostrando que son candidatos para Paris… o que debieran haberlo sido. Pero es que en Francia y en Suiza las plazas se vendieron muy caras… Y precisamente hablando de olímpicos, nuestros dos representantes, los compañeros de equipo en BH Coloma, Jofre Cullell y David Valero, se van acercando bien a la cita del año. Cullell consiguió un extraordinario 13 en Nove Mesto, y en Val di Sole vimos como Valero ya empieza a “carbu-

Nino Schurter >

¿Y QUÉ TAL SERÍA GANAR 38 COPAS DEL MUNDO CON 38 AÑOS? VENGA, UN NUEVO RETO PARA NINO SCHURTER

Le encanta Val di Sole, un trazado que siempre se le da bien a Schurter.

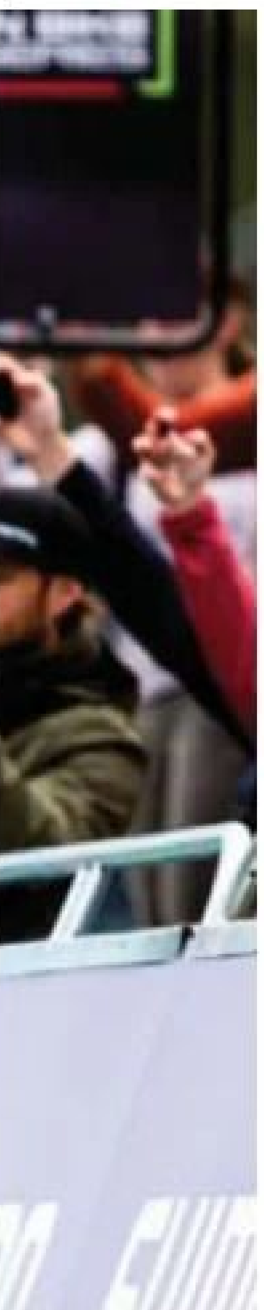
Puck Pieterse, Sigue intentando batir a Pauline.

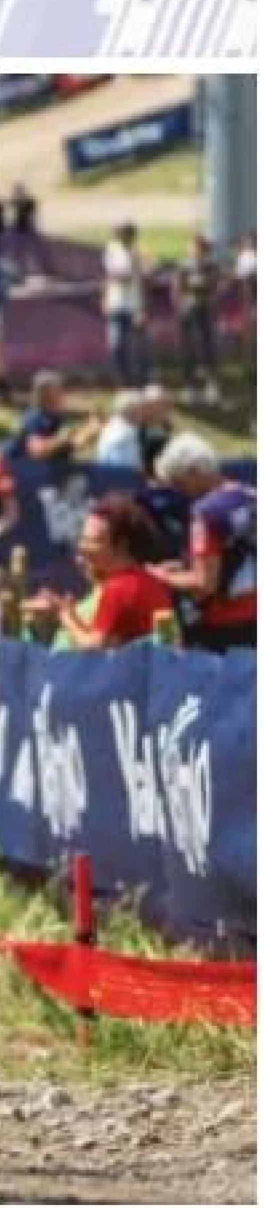
Víctor Koretzky primero XCC en Nove Mesto.

Fabien Rabesteiner, En Nove Mesto también hubo Copa del Mundo XCM y se la llevó el italiano.

David Valero y Jofre Cullell en Val di Sole.

VAL DI SOLE, CON SU GRAN AMBIENTE, REUNIÓ POR PRIMERA VEZ EN LA TEMPORADA AL DH Y XC





rar” entrando en el top 20 por primera vez en la temporada, dos plazas por detrás de su compañero de equipo y selección.

LA FARAONA

Nada que ver con Lola Flores, desde luego. Pauline Ferrand-Prevot es más bien de las que “las mata callando”. Su ausencia de las citas brasileñas fue una oportunidad para las victorias de otras corredoras, pero en cuanto se volvió a presentar en la salida de una Copa del Mundo, volvió a sentenciar, a su estilo implacable. Ya ha anunciado que ella sí, deja el MTB en 2024, el deporte ya le ha dado mucho, y viceversa, y a partir de 2025 va a centrarse en la carretera (será en el equipo Visma Lease a Bike), pero antes está por resolver el “temita” de Paris. Los JJOO son una piedra en su zapato, y la ciudad de la luz es el lugar señalado para sacársela delante de su parroquia. De momento parece que va bien encaminada y, como decimos, en estas sus primeras carreras XCO del año de Copa del Mundo simplemente dominó como quiso. Sólo se permitió ser batida en las carreras cortas, los XCC, en los que Alessandra Keller y Puck Pieterse supieron “hacerle pupa” con su velocidad final. Aún así, Ferrand Prevot fue segunda en ambas citas, y, a pesar de su apabullante dominio, la ausencia en Brasil la aleja de la clasificación general, que dominan Haley Batten, gran comienzo de temporada, y la regular Alessandra Keller, que ya sabe lo que es llevarse este título. Otra que decidió no ir a Brasil fue Puck Pieterse, y también es una de las mayores favoritas a “aguarle la fiesta olímpica” a Ferrand-Prevot. Nos encanta cómo compite la holandesa, hemos ganado mucho con su llegada al MTB. Ella fue en Nove Mesto la más ambiciosa por mantener el toma y daca con Prevot, el esfuerzo lo pagó al final y se descolgó del grupo perseguidor, aunque se recuperaría para mantener el podio. En Val di Sole esa actitud generosa, ambiciosa, correosa, le haría cosechar una segunda plaza. Bien por ella. De las corredoras que traen puntos de Brasil, como decimos Haley Batten, Alessandra Keller y también Savilia Blunk amasan ahora más puntos que nadie, y entre las que sabemos que van a mostrar sus cartas en el futuro próximo tenemos a Loana Lecomte, Laura Stigger o Jenny Rissveds, que tuvo un percance en Nove Mesto. Podríamos decir que de Mona Mitterwallner esperábamos un poco más, seguro que llegarán mejores resultados y la que ha sido la gran sorpresa de estas primeras pruebas en Europa ha sido precisamente su compañera en la pasada Cape Epic, Candice Lill. La sudafricana especialista en pruebas maratón ha firmado sus mejores carreras XCO con diferencia y se metió en el podio en Val di Sole (tercera) y cerca estuvo de hacerlo en Nove Mesto (sexta) Si seguimos hablando de Cape Epic, las ganadoras de esta prueba, Anne Terpstra y Nicolle Koller parece que aún no han dado con la tecla este año en XCO, pero claro, es que ¡no todas pueden estar delante!

Y terminamos este repaso de candidatas para Paris con la vigente campeona, la casismática Jolanda Neff que, tras su esperanzador comienzo en Brasil, arrastra problemas pulmonares que no le permiten arrancar con fuerza en las explosivas carreras XCO, y por eso ha cambiado su pre-

PROTAGONISTAS

Pauline Ferrand-Prevot

“Fue una gran carrera (Nove Mesto XCO). Quería ir a mi propio ritmo, y sabía que quería hacer la primera vuelta delante, así que empujé desde el principio e intenté mantener la velocidad. No puedo decir que me sentía bien, pero simplemente intentaba correr mi propia carrera y empujar lo más posible”

Tom Pidcock

“Puedo estar bastante satisfecho (Nove Mesto XCO) para ser mi primera carrera del año. No puedo negar que en la primera parte de la carrera me costó un poco llegar hasta la cabeza pero una vez que comencé y llegué al frente, pude encontrar mi propio ritmo”

Nino Schurter

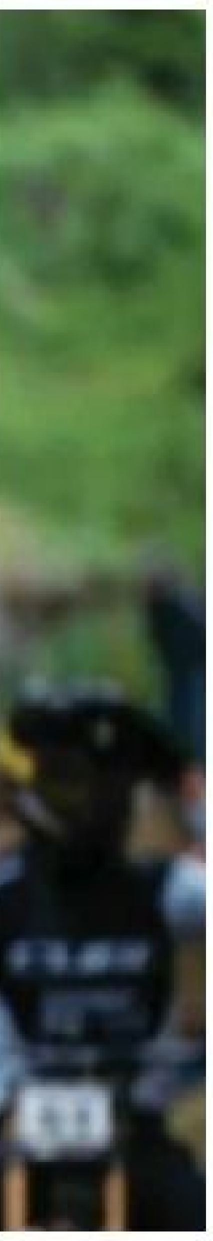
“Estoy muy feliz por esta victoria (Val di Sole). Es un circuito realmente genial, táctico pero también físico... Es bueno poder seguir ganando a los 38 años, genial estar todavía en la cima. Es una pista en la que rodar en grupo no te ayuda mucho, así que mi plan era hacerlo duro desde el principio”

AMAURY PIERRON HIZO UNA BAJADA ALUCINANTE

Loic Bruni primero en Leogang.

Vali Holl se impuso en su casa, Leogang.

Tanhee Seagrave vuelta a lo más alto en Val di Sole.



paración hacia Paris por la carretera. Será una incógnita saber con qué bazas llega a los Juegos.

LO ESPARADO Y LO SORPRENDENTE

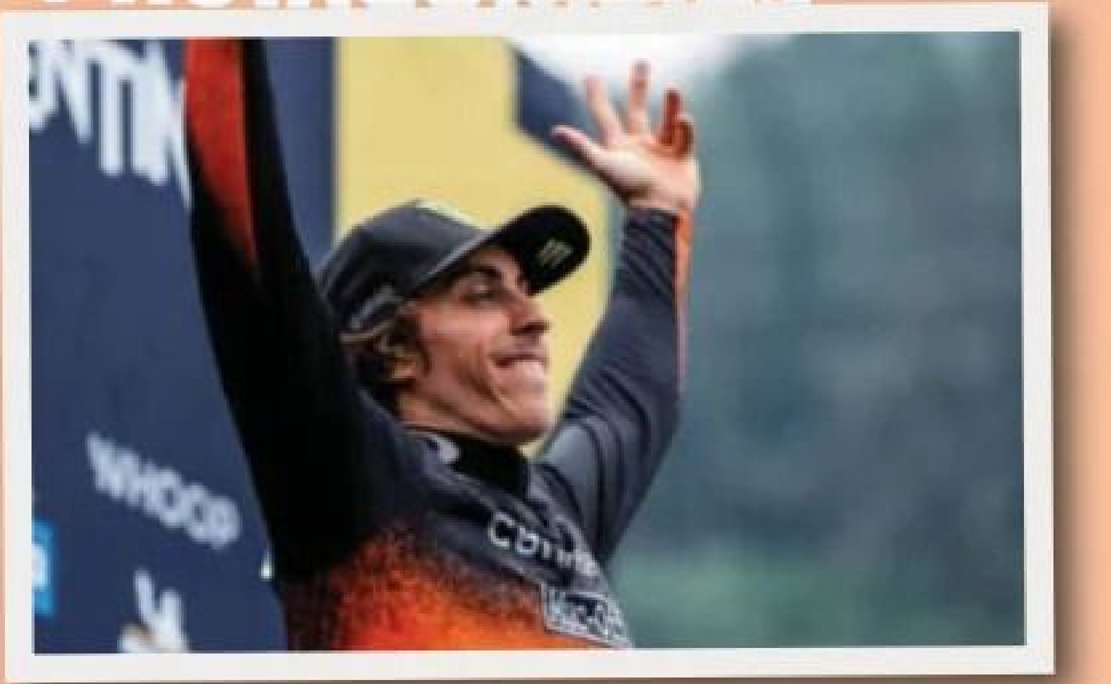
A quienes injustamente Paris no les incumbe en absoluto (imaginaos las medallas para Francia que se podrían llevar) es a los corredores y corredoras de DH. Val di Sole ha sido la primera cita conjunta de XC y DH, antes de eso, como es habitual cada temporada, caminos separados. En el pasado numero de BIKE ya hablamos de las dos primeras carreras DH del año, Fort William, donde dominaron los "jefes" Vali Holl y Loic Bruni, y Polonia, donde ganaron opciones más "inesperadas", no tanto Marine Cabirou y, sobre todo, Ronan Dunne.

Este pasado mes hemos vivido una repetición de la jugada en las pruebas de Leogang y Val di Sole. Nos queda más lejos la prueba austriaca, y tal vez nos dejó menos marca, por la lejanía en el tiempo y también porque, como decimos, no hubo sorpresas. Los vigentes ganadores de la Copa del Mundo, tanto la austriaca de YT como el francés de Specialized directamente arrasaron en sus carreras, con sendas victorias, muy solvente la de Bruni, y exageradamente dominadora de de Holl . Aparte de esto cabe destacar los protagonistas sorpresas de los podios, Anna Newkirk en mujeres, una extraordinaria segunda plaza para la de Beyond Racing, y Lachlan Stevens-Mcnab en hombres, gran tercer puesto del joven australiano. Y fue una gran alegría ver a Myriam Nicole de nuevo "en la pomada", tras su largo camino en el desierto. En Leogang hizo tercera, y en Val di Sole iba a ser otra vez podio, cuarta. Y como decíamos, sin muchos sobresaltos (bueno, no es la palabra más adecuada cuando hablamos de DH) en Leogang, y sin embargo vibración extrema en Val di Sole. Si Leogang es criticado por algunos corredores por ser un trazado fácil, en cambio Val di Sole es todo lo contrario, el recorrido más técnico y temido de la temporada. Ya hablamos de la vuelta a las primera plazas de Myriam Nicole tras una larga recuperación, y en Val di Sole íbamos a ver más historias de regresos a lo más alto. Así fueron ambas carreras, la de mujeres y la de hombres. En la primera de ellas, Vali Holl tuvo una caída en la final que la alejó de la victoria, aunque aún así consiguió terminar quinta y se afianza en la general. Esa caída abrió las opciones a las otras corredoras, y en este escenario resurgó la británica Tanhee Seagrave que, tras una larga temporada sin acercarse a lo más alto, enlazó una bajada suficientemente rápida como para imponerse en un apretado resultado con Marine Cabirou y Monika Hrastnik, las tres en un segundo de diferencia. El resultado coloca a Seagrave en el segundo lugar en la clasificación de la Copa del Mundo de Descenso Femenino, 229 puntos detrás de Valentina Höll. Marine Cabirou está en tercer lugar, a solo nueve puntos detrás de Seagrave.

Y el otro gran regreso de la jornada lo protagonizó Amaury Pierron. En este caso el francés ya fue avisando a lo largo del fin de semana, y la cosa fue aún mejor en la jornada definitiva, simplemente arrasó. Llegó a la final con el tiempo más rápido en clasificatorias y aún así no parecía posible mejorar la extraordinaria bajada de Dakotah Norton, el de Mondraker está más en forma que nunca y exhibió un gran talento en el diseño de trazadas llegando con seis segundos de ventaja con respecto a los predecesores.

Ni siquiera Bruni logró acercarse, a más de 3 segundos. Sin embargo Pierron, el último en bajar, pulverizó el tiempo en uno de los trazados más selectivos del campeonato, llegando con casi 5 segundos de ventaja, una burrada. En un campeonato donde muchas veces las victorias se deciden por décimas de segundo es muy sorprendente ver que entre los 10 primeros haya diferencias de 10 segundos en Val di Sole. En el análisis del circuito, tramo por tramo se definen los mejores que se sumarían en un hipotética "bajada perfecta". En este caso fue muy fácil: Amaury Pierron hizo él solito la bajada perfecta, pues todos los tramos los ganó él. Inapelable. Menuda vuelta a lo más alto tras su difícil periodo desde que el año pasado se rompió la espalda. ○○

PROTAGONISTAS



Amaury Pierron

"Es una locura. Esta semana (Val di Sole) se cumple un año desde la cirugía de mi cuello roto. He pasado por mucho este año. Fue realmente difícil, pero nunca me di por vencido, seguí soñando... Ganar una Copa del Mundo en el circuito más difícil es una locura... Esta pista era súper técnica: no se trataba de acelerar a fondo, era más bien hacer una bajada inteligente, una carrera con buenas trazadas. Ha sido muy duro mental y físicamente. No podría estar más entusiasmado"

Tanhee Seagrave

"No pensé que fuera posible hacerlo hoy (Val di Sole). Estaba muy atrás ayer. Tenía mucho trabajo por hacer y no he logrado dar la vuelta a algo así en mucho tiempo. Creo que hoy hemos vuelto a ver a la Tahnée que solía competir de este modo. Estoy emocionada"

MÁS MUNDIAL QUE NUNCA

CAMPEONATOS DEL MUNDO. PAL ARINSAL 26 AGOSTO-1 SEPTIEMBRE

Volvemos a tener Campeonato del Mundo en Andorra. Pal Arinsal acoge entre el 26 de agosto y el 1 de septiembre unos mundiales por segunda vez después de haberlo hecho ya en 2015. Y en esta ocasión con más especialidades que nunca, con 17 finales de 5 disciplinas diferentes.

¡Va a ser una gran fiesta! Los Campeonatos del Mundo UCI de MTB 2024 de Pal Arinsal acogerán a más de 700 riders, y se esperan más de 80.000 asistentes que irán a vivir las 17 finales de entre las 5 disciplinas que disputarán: Cross-country olympic, Cross-country short track, e-Bike, Cross-country Relay y Descenso. “Será un verano de grandes eventos y entre los mejores riders que vendrán estarán los flamantes medallistas olímpicos que llegarán justo después de los Juegos Olímpicos de París”, explicó en la presentación de los Mundiales el director general de Pal Arinsal y de los Campeonatos del Mundo 2024, Josep Marticella, que recordó que los mejores del mundo se jugarán el título de Campeones del Mundo en Andorra. Se estima que las pruebas logren una audiencia de 6 millones de personas a través de los diferentes streamings y directos televisivos, creciendo significativamente respecto a las dos últimas ediciones de la Copa del Mundo celebradas en Andorra. En este sentido, habrá más de 200 medios de comunicación acreditados para difundir las pruebas del Principado.

NOVEDADES EN LOS CIRCUITOS

Más allá de las disciplinas que se disputarán por primera vez en Pal Arinsal, los Campeonatos del Mundo también vendrán acompañados de novedades importantes en los circuitos tradicionales. Por un lado, en el descenso se estrenará una espectacular plataforma de salida en el Pic del Cubil, ofreciendo un nuevo punto de inicio a los diferentes riders más dinámico para encarar los 2,1 km de circuito hasta Fontanals. Esta nueva infraestructura también servirá para cubrir servicios durante el invierno, y podrá servir como caseta de los pisters o puntos de restauración. Asímismo, para el circuito de Cross-country (4 km) se construirá un nuevo puente de unión entre el pump track y la zona de la isla, mientras que para el Short track (1,1 km) se modificará el recorrido, que mantendrá su esencia explosiva. El Relay contará también con un recorrido de 4 km, mientras que los riders de la disciplina de e-bike completarán un circuito de 2,3 km.

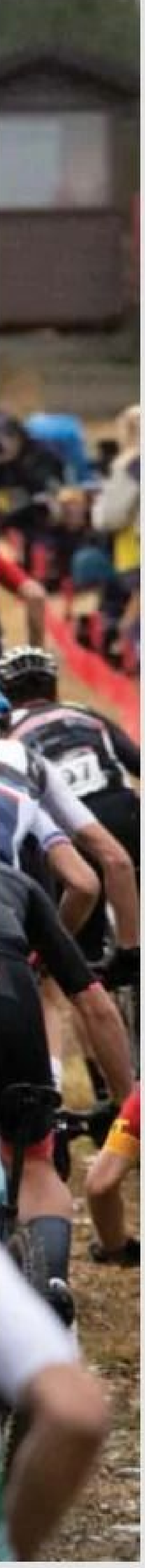
UN ESDEVENIMENT GLOBAL
DE PAÍS

Andorra serà el focus mundial de la BTT i continuarà sent territori ciclista

Previsió d'acollida d'assistents
80K

Audiència estimada
6M

SAL
UCI MOUNTAIN
WORLD SE
PAL ARINSAL - AN



UCI
CROSS-COUNTRY WORLD CUP
Red Bull

Campeonatos del Mundo MTB 2024 Pal Arinsal
PROGRAMA COMPLETO

26 AGOSTO. LUNES
14:00. Entrenamientos oficiales XCO
Ceremonia apertura

27 AGOSTO. MARTES
9:00. Entrenamientos oficiales Short Track XCC
9:00. Entrenamientos oficials DH junior
10:30. Clasificatorias Short Track XCC
14:30. Entrenamientos oficiales XCO

28 AGOSTO. MIÉRCOLES
8:15. Entrenamientos oficiales e-MTB
9:00. Entrenamientos oficiales DH junior
9:30. Entrenamientos oficiales XCO
11:00. Clasificatorias DH junior
13:30. Entrenamientos oficiales DH elite
13:30. Campeonato del Mundo E-MTB mujeres
15:00. Campeonato del Mundo E-MTB hombres
17:00. Campeonato del Mundo Team Relay

29 AGOSTO. JUEVES
9:00. Entrenamientos oficiales DH junior
9:00. Entrenamientos oficiales XCO
11:00. Campeonato del Mundo DH junior mujeres
11:45. Campeonato del Mundo DH junior hombres
13:30. Entrenamientos oficiales DH elite
15:45. Clasificatorias DH elite

30 AGOSTO. VIERNES
8:30. Entrenamientos oficiales XCO junior
9:00. Entrenamientos oficiales DH elite
10:00. Campeonato del Mundo XCO junior mujeres
12:00. Campeonato del Mundo XCO junior hombres
14:00. Entrenamientos oficiales Short Track XCC
16:00. Campeonato del Mundo Short Track XCC sub23 mujeres
16:45. Campeonato del Mundo Short Track XCC sub23 hombres
17:30. Campeonato del Mundo Short Track XCC elite mujeres
18:15. Campeonato del Mundo Short Track XCC elite hombres

31 AGOSTO. SÁBADO
9:00. Entrenamientos oficiales DH
9:00. Entrenamientos oficials XCO
12:30. Campeonatos del Mundo DH elite mujeres
14:00. Campeonatos del Mundo DH elite hombres

1 SEPTIEMBRE. DOMINGO
8:00. Entrenamientos oficiales XCO
9:00. Campeonato del Mundo XCO sub23 mujeres
11:00. Campeonato del Mundo XCO sub23 hombres
13:30. Campeonato del Mundo XCO elite mujeres
15:30. Campeonato del Mundo XCO elite hombres

¡CONSIGUE TU ENTRADA!

Las entradas para asistir a los Campeonatos del Mundo de MTB se pueden adquirir en la web tickets.palarinsalandorra2024.com. Las entradas darán acceso a los diferentes remontes habilitados durante la semana del evento y a los autobuses para llegar y moverse por el sector de Pal, así como a las gradas para ver las carreras y disfrutar del espectáculo que ofrecerán los mejores corredores del mundo. La Caubella (XCO) y Fontanals (DHI) serán los epicentros del evento, donde los espectadores podrán vivir las diferentes animaciones y actividades que se habilitarán en paralelo.

El precio de las entradas parte de los 20 € y se ofrecen tres opciones: entradas de un día, de tres días y de siete días. Los niños de hasta 6 años podrán acceder a las instalaciones de forma gratuita y tendrán que ir acompañados de un adulto y presentar un documento de identidad. Los usuarios con un Forfait de Temporada de Grandvalira Resorts podrán disfrutar de un descuento del 20% en el precio de la entrada de tres días, y tendrán acceso gratuito del lunes 26 al jueves 29. Asimismo, a fin de hacer que los Campeonatos del Mundo sea un evento accesible para todos, la organización destinará un número de plazas para personas con algún tipo de diversidad funcional. Hay que remarcar que existen diferentes períodos de venta con entradas limitadas y, por tanto, a medida que se acerque la gran cita el precio irá aumentando. El primer cambio de período de venta de las entradas será el próximo 14 de junio. Por otra parte, en el marco del plan de movilidad de los Campeonatos del Mundo de MTB en Pal Arinsal, las líneas de autobús regular L5 y L6 tendrán frecuencias gratuitas durante los días de competición.

Más información sobre los Campeonatos del Mundo
https://palarinsalandorra2024.com

YA TIENE CUATRO

Campeonato de España Enduro

Castejón de Sos, en el corazón del centro de BTT Puro Pirineo, fue el escenario del Campeonato de España de Enduro 2024, en el cual Edgar Carballo y Cristina Menéndez se han proclamado campeones en una jornada llena de adrenalina y competencia de alto nivel. Con esta victoria Edgar Carballo logra su cuarto título consecutivo de campeón de España de Enduro, igualando el récord de Sara Yusto, quien aspiraba a su quinto título, pero finalmente fue superada por la actuación de Cristina Menéndez. La ciclista asturiana dominó la competición y se alzó con el maillot de campeona nacional, destacándose como la más fuerte en el recorrido preparado por la A.C. Valle de Benasque. La prueba, que comenzó a las 9:00 h, cubría un recorrido de 43 km con 1.600 m de desnivel, incluyendo cuatro tramos cronometrados. Edgar Carballo tuvo una dura lucha por la victoria contra Marco Veiga y Adrián Cuellar. Finalmente, Carballo se impuso por un margen estrecho de menos de 4 segundos sobre Veiga, quien quedó en segundo lugar, y Cuellar, que ocupó el tercer puesto y se proclamó campeón de España sub23. En la categoría femenina, Cristina Menéndez demostró su dominio absoluto al ganar tres de los cuatro tramos cronometrados, logrando la victoria con una ventaja de casi medio minuto sobre Sara Yusto, que terminó segunda. Marta Jordán completó el podio, quedando a 45 segundos del tiempo total de Menéndez.

Gran Premio Zaragoza XC
ecopilas
cofidis
BH

A PUNTO DE DECIDIRSE

COPA DE ESPAÑA XCO

La Copa de España de XCO Cofidis vivió su cuarta y penúltima prueba en Zaragoza, caracterizada por condiciones climáticas adversas y fuertes vientos. En la categoría élite/sub23, Felipe Orts repitió su victoria del año pasado en Zaragoza, imponiendo un ritmo fuerte desde el inicio y liderando la carrera en solitario. Juan Luis Pérez (Extremadura Ecopilas) logró el segundo lugar, seguido por Cristofer Bosque, quien rodó con inteligencia para asegurar su segundo título de la Copa de España, gracias a su ventaja de 149 puntos sobre Alberto Mingorance. En la categoría femenina, Estíbaliz Sagardoy y Nuria Bosch protagonizaron un intenso duelo. Sagardoy se llevó la victoria en los últimos metros, acercándose al título nacional, que se define en la prueba de Benicarló que se celebra cuando esté saliendo esta revista a los kioscos. Lucía Macho completó el podio, llegando a dos minutos de la ganadora.

PURETRACK
pureridingbikepark
alpinestars

BERNAT GUARDIA
RACING TEAM

INCANSABLE

BERNAT GUARDIA RACING TEAM

Cuando hablamos de la historia del Mountain Bike español y de nombres ilustres, el de Bernat Guardia es uno de los que nunca pueden faltar por su larga trayectoria en el Gravity. Y no solo por su experiencia como corredor, sino por vivir una vida muy ligada a las carreras y los paddock, como en su etapa como Manager del equipo Intense de DH. La inquietud constante por seguir aportando valor a su deporte le hace ahora embarcarse, años después de su retirada como profesional, en una nueva iniciativa ligada a la alta competición, el equipo Bernat Guardia Racing – PURE RIDING. La puesta de largo del proyecto, que cuenta con Lluc Hospital, Armand Moreno, Mika Rodon, Mireia Pi y Guille Zitello como corredores y con Ángel Aznar como team manger, se produce en este momento, pero Bernat Guardia lleva liderando la estructura desde inicios de este año 2024. Con apoyo del bike park Pure Riding y de marcas como Alpinestars, INTENSE, Crank Brothers, Galfer, Fizik, ODI y Continental, parte del calendario del Bernat Guardia Racing – PURE RIDING durante este 2024 pasa por la IXS European Cup o los Campeonatos Nacionales. **instagram.com/bgr.pureriding**

NOS VEMOS EN SEA OTTER

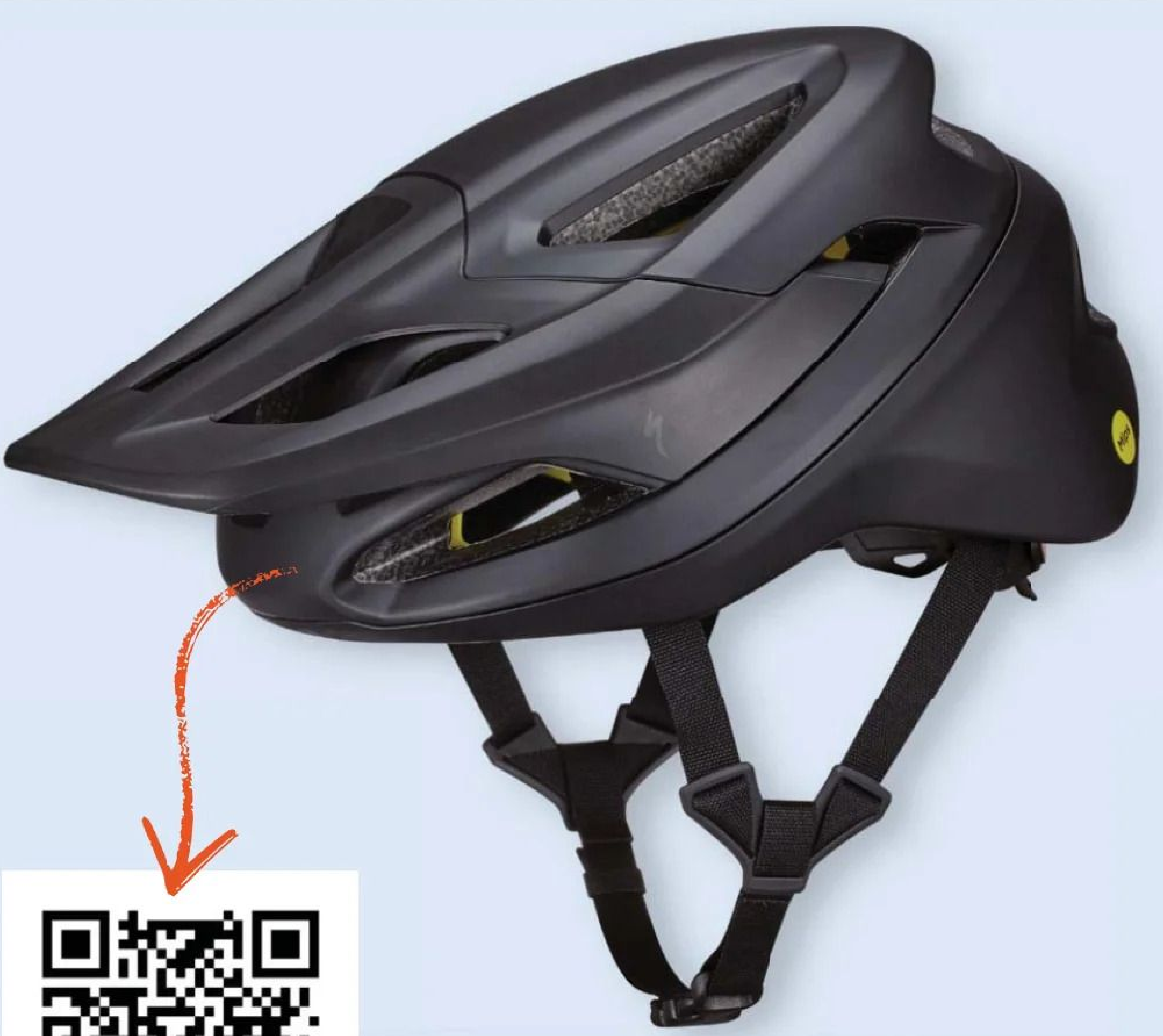
MARATHON CUP BTT

La cita del Bike Show Naturland transcurrió el pasado 16 de junio por las montañas de Andorra, acompañada en todo momento por un sol radiante, del que pudieron disfrutar primero los participantes del Open eBike, para las bicicletas eléctricas, y posteriormente el circuito Marathon Cup BTT, con un primer turno para las féminas, donde Laura Rios se impuso a todas sus rivales, superando a Joana Puig segunda clasificada y a Victoire Brenez en tercer lugar. En la categoría masculina la carrera estuvo disputada desde el principio. El duro y largo trazado no fue problema para Alex Sempere, ganador de esta prueba Marathon del Bike Show Naturland. El ciclista Cyril Bourdon (Ovtln Pro Racing Team) paró el crono para lograr la segunda posición. Completó el podio Adrián Benedito del equipo (Cloot Factory Team). El ganador en distancia corta fue Maxime Croket, Axel Tomas en segunda posición, ambos entraron en meta abrazados y Joel Cruz fue tercero. La última parada del circuito Marathon Cup BTT será en el fantástico escenario de la feria Sea Otter Europe en Girona el próximo 22 de septiembre. **bikemarathonbtt.com/inscripciones**

MUCHA EMOCIÓN

Scott 7 Estrellas Festibike

Emoción en el Campeonato de Madrid XCM, que fue asimismo la prueba de Festibike del circuito Scott 7 Estrellas. Debido a la Feria y a que se otorgaban títulos regionales, el nivel de esta prueba fue elevado, y asimismo, como decimos, las carreras fueron también emocionantes, tanto en hombres como en mujeres. En la clasificación masculina, fue Marcos García quien se llevó el gato al agua, por escasos tres segundos de ventaja con Pau Marza, mientras que la competición entre las mujeres vivió un bonito toma y daca entre dos especialistas de distintos campos. La maratoniana Pilar Hernández y la ciclocrossista Sofía Rodriguez se alternaron en la cabeza en distintas fases de la prueba. Pilar imponía su gran ritmo en las subidas, mientras que Sofía conseguía recortar e incluso revertir la situación en los distintos tramos de bajada técnica de la prueba. Finalmente la del VAS Team se imponía a la del Nesta MMR por un margen igualmente escaso, de apenas 8 segundos. Tras la prueba de la Ruta de la Teja, que se celebra cuando este número de BIKE llega a los kioscos, el circuito Scott 7 Estrellas hace su habitual parón veraniego hasta la Ruta del Jarama, en Paracuellos del Jarama, el 29 de septiembre. **www.circuito7estrellas.com**



35€

+ Casco Specialized Camber con MIPS

+ 11 números BIKE

Cumple con el estándar de seguridad de la CPSC de EE. UU. para cascos de bicicleta para personas mayores de 5 años.

Calificación 5 estrellas en Virginia Tech® Helmet Rating™ del Instituto Politécnico de Virginia y la Universidad Estatal.

>El sistema de protección MIPS permite un movimiento deslizante de 10 a 15 mm en todas las direcciones. Los estudios indican que reduce las fuerzas de rotación transmitidas al cerebro en los impactos.

>Sistema de ajuste con hebilla Tri-Fix y sistema de ajuste HeadSet de talla única.

>ANGi ready, con un soporte en el sistema de ajuste diseñado para una fácil integración del sensor de impacto ANGi, que avisa en caso de accidente.

>Carcasa altamente resistente y de peso reducido.
Sistema de ventilación 4th Dimension.

>Disponible en 5 tallas. XS (49-53 cm), S (51-56 cm), M (55-59 cm), L (58-62 cm), XL (60-63 cm). Disponibilidad en función del stock.

BIKE
EPIC
SANTA CRUZ HECKLER SL
ULTRAFONDO EN MTB
FRENOS SHIMANO
CANYON LUX TRAIL
BALCANES
RODILLO
CASCO

¡¡NO DEJES PASAR ESTA OPORTUNIDAD ÚNICA!!

RECIBE CÓMODAMENTE BIKE EN TU CASA DURANTE UN AÑO...

Y llévate este casco Specialized Camber ¡¡GRATIS!!

BONO CULTURAL

SI CUMPLES 18 AÑOS, SUSCRÍBETE CON EL BONO CULTURAL JOVEN

DISPONIBLE TAMBIÉN EN:

Available on the App Store

Get it on Google play

¡SUSCRÍBETE DE MANERA FÁCIL Y CÓMODA!

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y Agosto de 8:00 h. a 15:00 h.

>https://suscripciones.sportlifeiberica.es/mm/

>suscripciones@slib.es

Suscripciones al extranjero (sin regalo y con el 20% de dto. incluido) y forma de pago por VISA: **Europa:** 12 Nºs por 63,60€; **Resto del Mundo:** 12 Nºs por 75,60€.

Ofertas válidas solo para España hasta agotar existencias. Consulte las bases legales en la página web: ***www.motorpress-iberica.es/clausula-de-privacidad***

BIKE
Rutas
Nº2
¡NUEVA!
WWW.MOUNTAINBIKE.ES
LAS MEJORES RUTAS EN BICICLETA DE MONTAÑA Y GRAVEL
14 Rutas de norte a sur
+A Coruña+Asturias+País Vasco
+Monforte de Lemos+Navarra+Aínsa+Lleida
+Tarragona+Zaragoza+Spanish Utah
+Madrid-Segovia+Cuenca+Valencia+Granada
3 Destinos idílicos
PÁG. 96
Soñar sobre ruedas:
LOS BALCANES
TASMANIA (AUSTRALIA)
REPÚBLICA CHECA
GRAVEL
+ HUELVA-S. SEBASTIÁN
1.200 Km · 10.000 m d+
5,95 €
Rutas #2

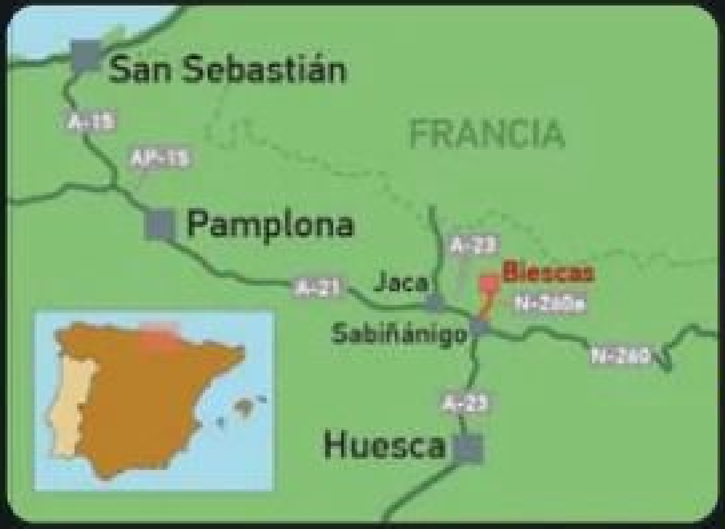
LAS MEJORES RUTAS PARA TODO EL AÑO

Mountain Bike y Gravel en un país hecho para pedalear

Consíguelo ya en
tu punto de venta
habitual o en:

https://suscripciones.sportlifeiberica.es

EN BUSCA DE LOS TRES QUIÑONES



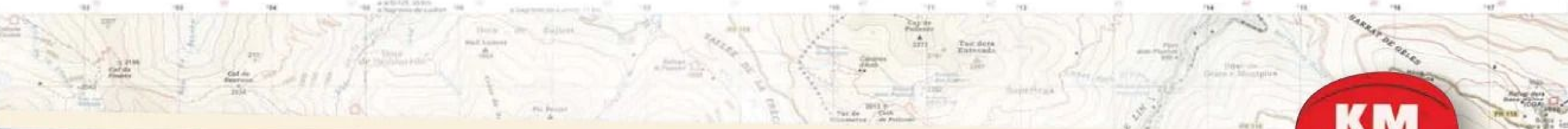
DE BIESCAS A SALLENT DE GÁLLEGO (HUESCA)

EN LA EDAD MEDIA, EL VALLE DE TENA ACTUABA COMO UNA UNIDAD EN LO QUE A GOBIERNO SE REFIERE, AGRUPANDO A SUS PUEBLOS EN TRES QUIÑONES. CADA QUIÑÓN TENÍA COMPETENCIA EN MATERIA DE PASTOS, GANADERÍA, CONSTRUCCIÓN DE PUENTES, CAMINOS, ETC. TENDIENDO LAZOS ENTRE ELLOS Y LOS VECINOS VALLES FRANCESES. VAMOS A PEDALEAR POR ESTE RINCÓN DEL PIRINEO ARAGONÉS, VOLVIENDO A UNIR LOS TRES QUIÑONES.

Lo haremos a través de una ruta de alta montaña 100% ciclable, combinando carreteras secundarias (en menor medida) y pistas de tierra en perfecto estado. Por cierto los quiñones eran el de 'La Partacua', el de 'Panticosa' y el de 'Sallent'.

La idea de esta ruta es pasar por el territorio que en su día abarcaron los tres quiñones del valle, mediante dos puertos de montaña (sumando algún repecho) y remontando el río Gállego. Aquel río que viene de la Galia (de ahí su nombre) ya que nace en el paso fronterizo del Portalet. Saliendo de Biescas, que puede ser considerado como una puerta de entrada al valle, (éste empieza unos cuatro kilómetros más arriba, en Santa Elena) llegaremos al municipio de Sallent de Gállego, después de haber recorrido casi todos los pueblos que integran el valle hoy en día.

Es un recorrido de contrastes. Su aspecto (sobre todo en colores) varía según la época del año en que decidas hacerlo. Pasas del verde de finales de primavera y principios de verano, a



KM 76

RUTAS BIKE
TRAIL RIDERS TRAIL

Puyatas

TEXTO Y FOTOS:
Marcos Belled
Puyatasmaestras.com

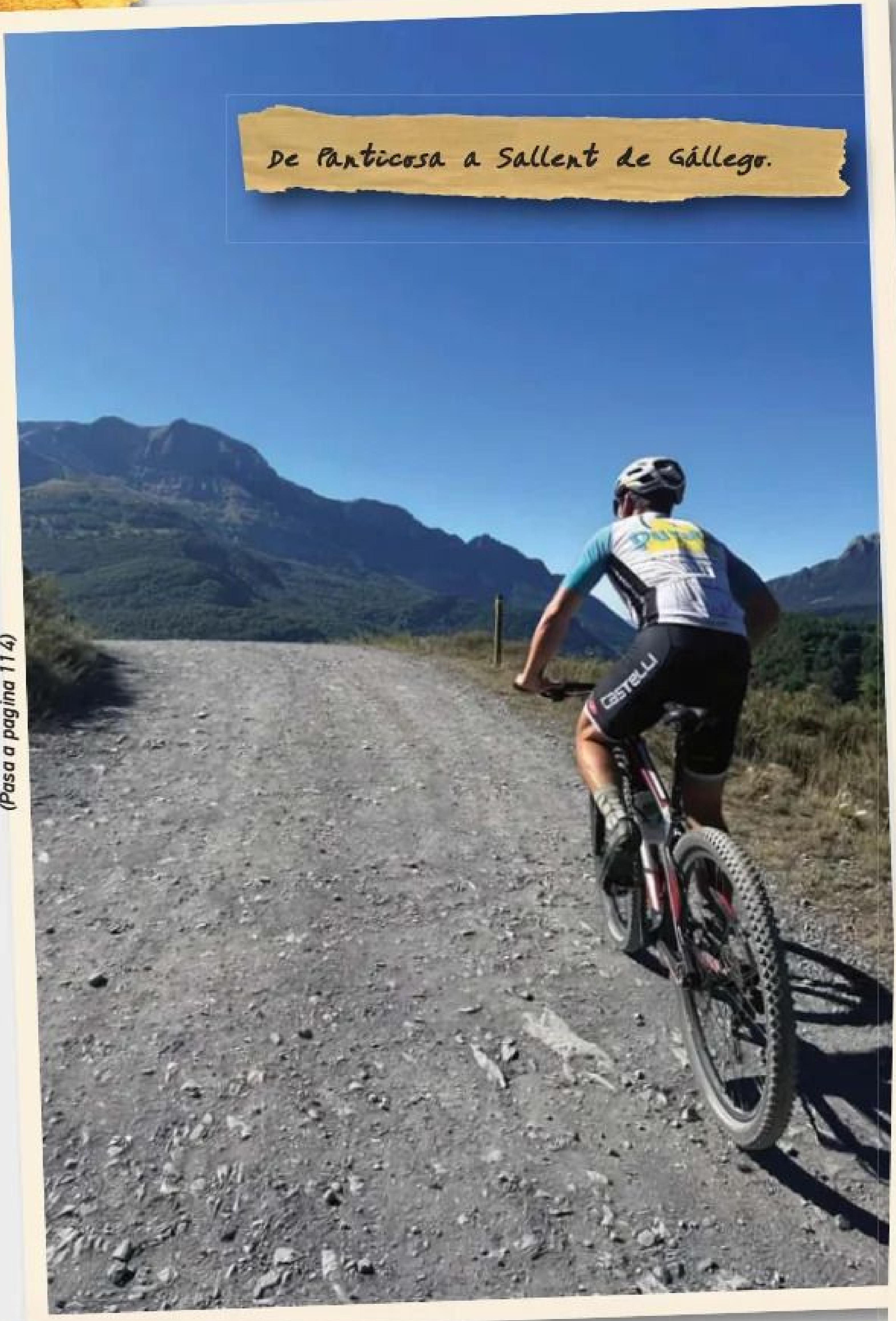
los diferentes tonos de amarillo y marrón que te vas a encontrar en otoño. Tiene la peculiaridad de que incluso se puede pedalear parte de la ruta en invierno. En tramos de tierra completamente nevados y cuando se dan las condiciones de frio y sol, puedes rodar con tu bici por encima de la nieve (siempre que ésta esté pisada con anterioridad y se haya compactado).

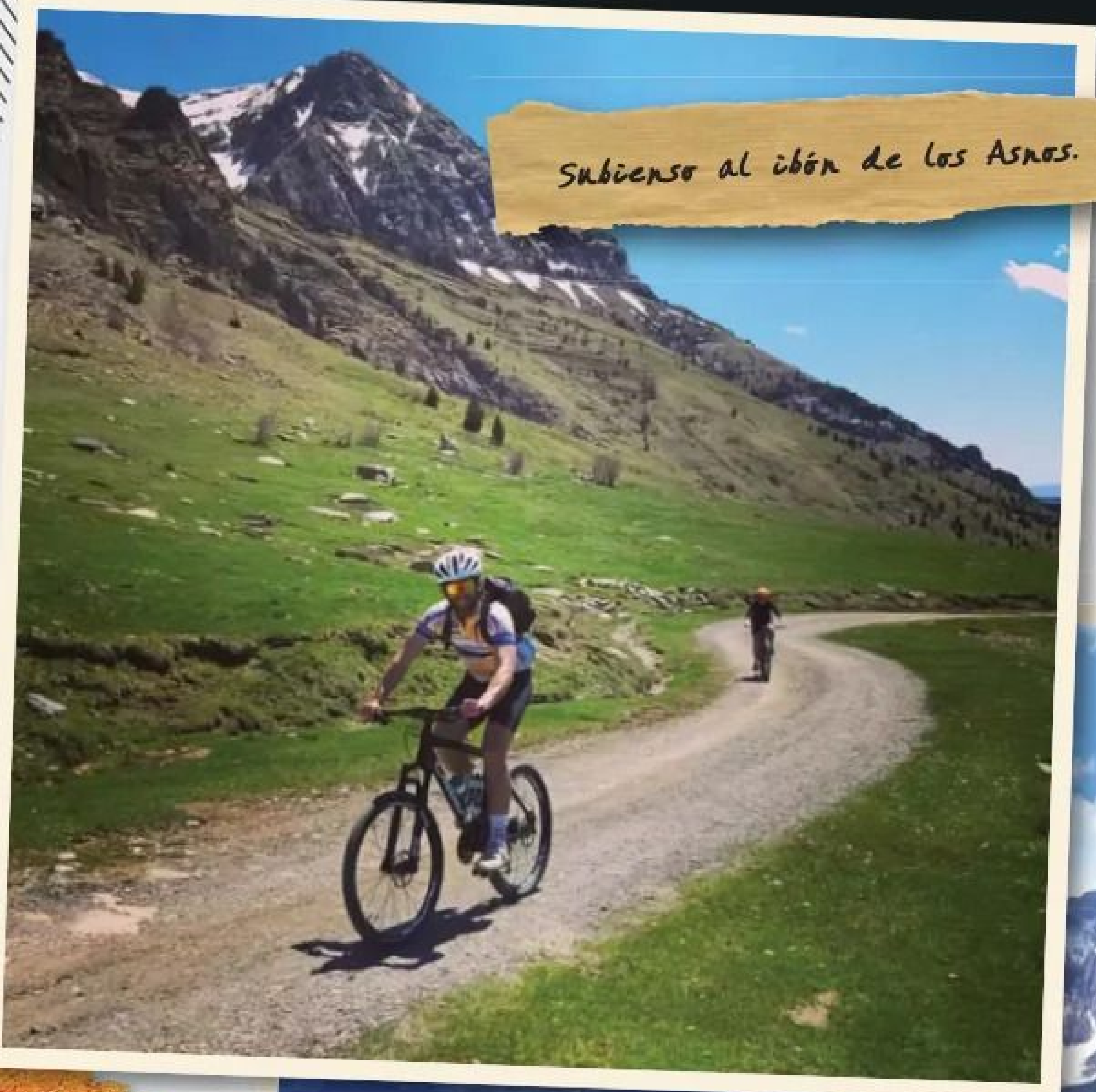
Siguiendo con los contrastes, vas a pedalear tanto en zonas boscosas (increíblemente bonitas en otoño) como rodeado de praderas y a cielo abierto. Detalle que vas a notar subiendo los puertos de 'La Partacua' y el 'ibón de los Asnos': conforme vas ganando altura, los frondosos bosques dejarán paso a las amplias praderas pirenaicas donde pastan a sus anchas caballos, vacas, ovejas, cabras e incluso algún que otro burro.

Es muy probable que en altitud también te encuentres marmotas. Las vas a escuchar antes que verlas. Estos roedores se

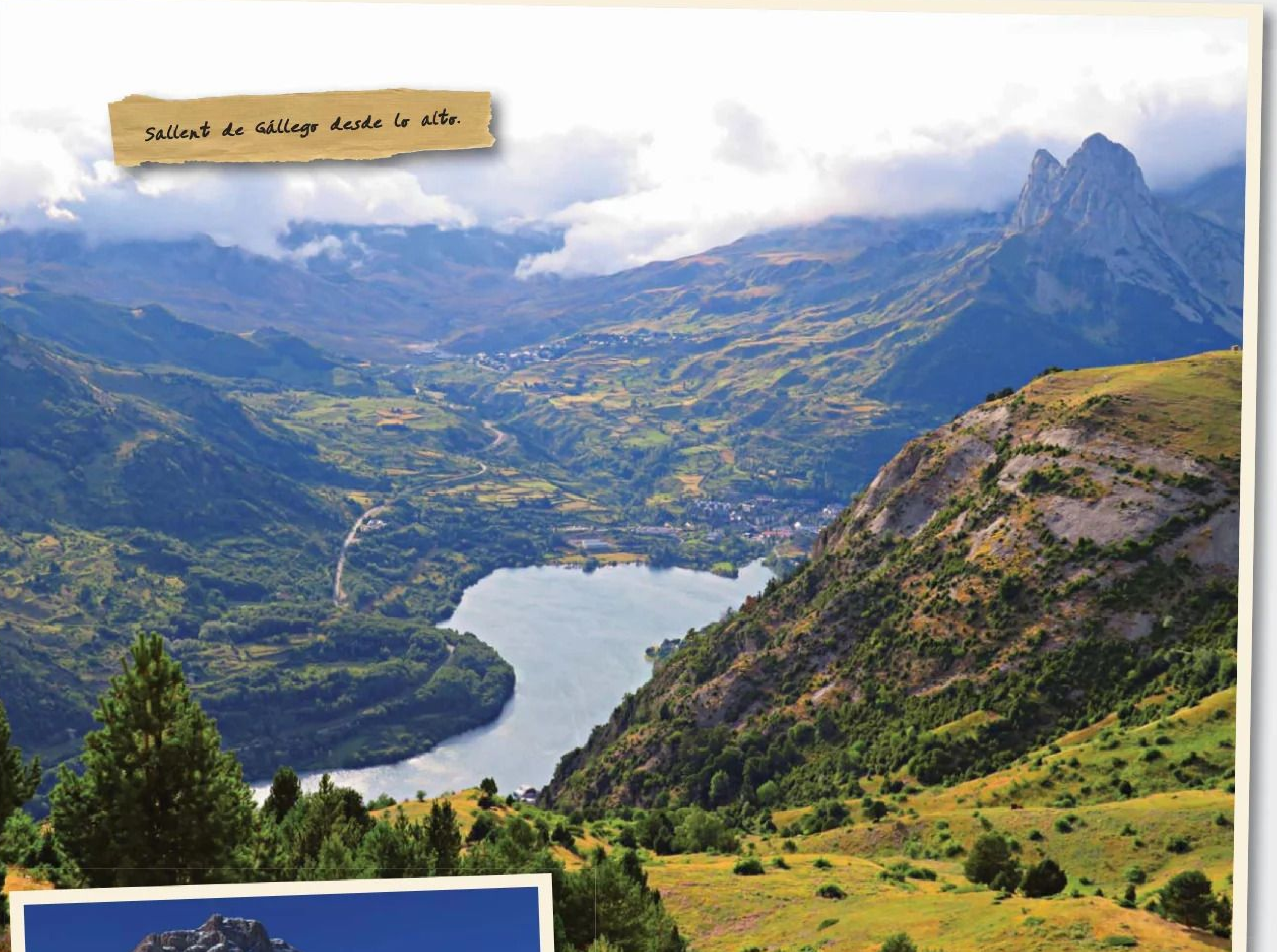
ES UN RECORRIDO DE CONTRASTES. SU ASPECTO, SUS COLORES, VAN CAMBIANDO A LO LARGO DEL AÑO

(Pasa a página 114)


De Panticosa a Sallent de Gállego.

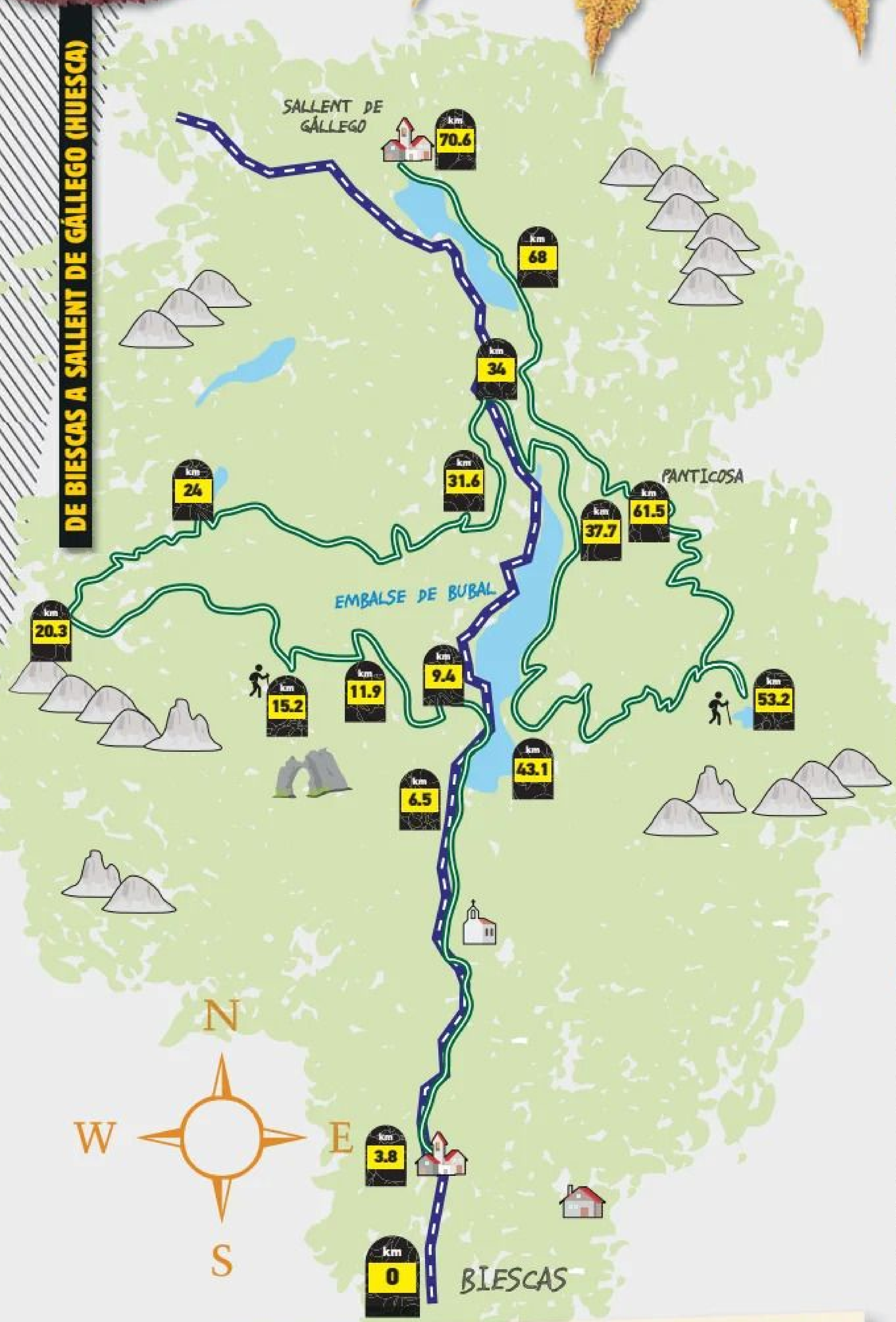

Subiendo al ibón de los Asnos.

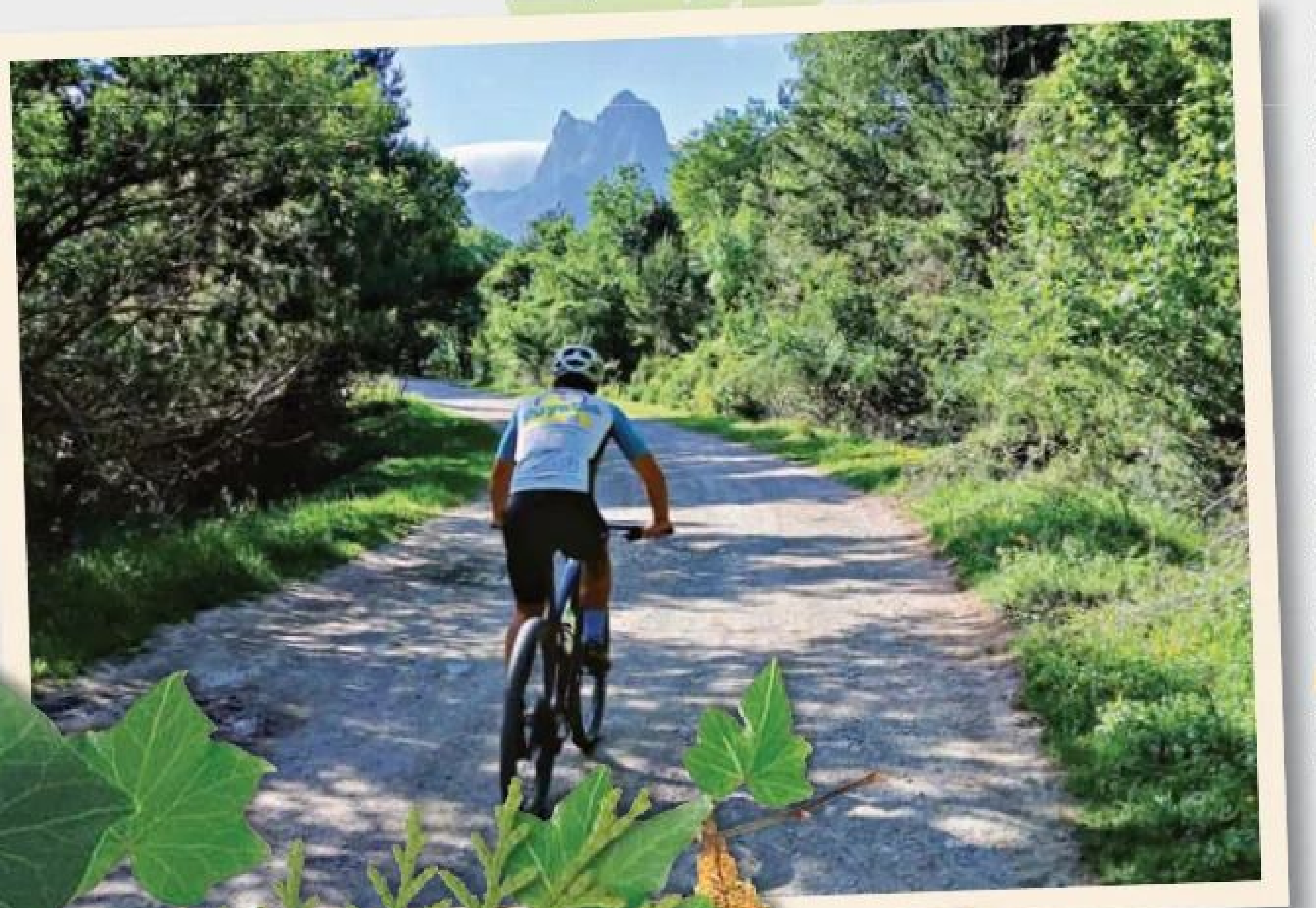
Bajando de La Partacua.



Sallent de Gállego desde lo alto.

ILUSTRACIONES:
Elena Villamor





PASO A PASO

Km 0. Nuestro punto de partida es Biescas, la tierra 'Pelaire' (que no es otra cosa que el gentilicio de los habitantes del pueblo). Antiguamente, se conocía como 'pelaire' a la persona encargada de cardar la lana. ¿De ahí vendrá lo de "unos cardan la lana y otros se llevan la fama"? En lo que a bici se refiere (que es lo que nos toca) el inicio de nuestra ruta coincide con el inicio del archiconocido puerto del Portalet, paso de montaña fronterizo que une los valles de Tena (España) y Ossau (Francia).

KM 3,8. Después de un primer tramo de ligera subida por carretera, te encuentras con el conjunto de dolmen, fuerte y ermita de Santa Elena. En realidad te queda a la derecha del camino, cogiendo un pequeño desvío, pero es que a veces es necesario salirse mínimamente de la ruta para hacerla más completa. Al lado de la ermita brota agua de una fuente. Cuenta la leyenda que si al preguntarle cualquier cosa el nivel del agua sube, la respuesta a tu pregunta es 'SÍ', si el nivel del agua baja, será 'NO', y si el nivel se mantiene constante, es que no era buen momento para preguntar.

KM 6,5. Llegas al pie del embalse de Búbal, y puede que lo hagas sudando, ya que acabas de superar los dos primeros kilómetros serios de la ruta, en lo que a pendiente se refiere. La presa del embalse de Búbal fue inaugurada en 1971 y cambió por completo el aspecto, y se podría decir que la vida, de esta zona del valle de Tena. Uno de los pueblos que fueron expropiados por la construcción del embalse fue Polituara, antigua puerta de entrada al valle que antes de esto, con un máximo de seis casas, llegó a tener dos tiendas de ultramarinos, herrería, panadería, zapatería, servicio de correos....¡Ojo al dato! Hoy en día está en reconstrucción.

KM 9,4. Llegas a la población de Piedrafita de Jaca, y para ello has tenido que subir por su antigua carretera. Hoy en día en desuso, esta combinación de tierra y asfalto en el que se nota que sus días de gloria ya pasaron, es un rincón ideal para andar en bicicleta. Vas a tener la sensación de haber ganado un título por el pasillo tan bonito (y merecido) que te va a hacer el bosque.

KM 11,9. Y hablando de bosques, te viene uno de categoría. El bosque del Betato. En aragonés, 'betato' viene a decir 'prohibido'. Cuenta la leyenda que está encantado y habitado por duendes y brujas, que era el lugar donde celebraban sus aquelarres. Rincón habitado también por abedules, pinos, y sobre todo hayas, que en otoño cogen unos colores espectaculares.

KM 15,2. Llegas al mítico Ibón de Piedrafita (en realidad llegas después de un pequeño desvío a la izquierda de la ruta, pero ya te he comentado antes que hay desvíos del camino que merecen la pena). Si no lo conoces, lo has tenido que ver en foto. Puede que sea el sitio (natural) más visitado de todo el valle de Tena y me atrevería a decir de todo el Pirineo aragonés (exceptuando Ordesa). Por algo será, que bonito es mucho.

KM 20,3. Coronas el primer puerto serio de la ruta, el alto de 'La Partacua'. Se le llama 'Partacua' a toda la sierra que te queda a la izquierda durante el ascenso. Conjunto agreste de piedra en el que destacan los picos de 'Peña Telera' y 'Peña Retona', que junto con las praderas verdes de su base, hacen que reciban el nombre de 'Pequeños Dolomitas'. Si algo nos gusta a nosotros es comparar cosas...

KM 24. Tras un suave descenso, llegas al llamado Ibón de Las Paules o Tramacastilla. No sé si lo sabes (seguro que sí), pero en aragonés se le denomina 'ibón' a un lago de alta montaña. Sobran las palabras, este sitio es un paraíso. Casi la totalidad de la bajada es a cielo abierto, lo que te va a permitir disfrutar de unas vistas privilegiadas. Recuerda que en la sección 'recomendaciones' que tienes a la derecha pongo cámara de fotos y prismáticos. Es el momento de usarlos, alguna marmota despistada seguro que 'cazas'.

KM 31,6. Pasas por Sandiniés. Este pueblo de algo menos de cincuenta vecinos, puede que sea el más 'auténtico' de los que pueblan el valle de Tena. Con auténtico quiero decir que hasta la fecha, es el menos invadido por modernidades. Te recomiendo perderte por sus calles para admirar lo bonito de la típica arquitectura pirenaica. La carretera que une el pueblo con nuestro siguiente destino, es un mirador continuo. Da gusto dar pedales en este tramo en el que recuerda, sigues bajando.

KM 34. Y nuestro siguiente destino no es otro que Escarrilla. Donde van a parar las aguas del río Escarra, aquel que viene de lo alto de Punta Escarra, previo paso y almacenamiento en el

embalse de Escarra. Lo del nombre del pueblo venía de cajón. Lugar de unión entre las partes baja y alta del valle y punto de paso obligado de caminantes y turistas.

KM 37,7. Llegas al Pueyo de Jaca. Emplazado a los pies de la parte alta del embalse de Búbal, su nombre significa 'lugar en lo alto', en alusión al pequeño altozano donde se levanta le pueblo. Curiosamente, es la localidad con menos altitud de todo el valle de Tena.

KM 43,1. Estás en Hoz de Jaca. Lo mismo te suena el nombre del pueblo (que también es puerto en caso de ir en bici de carretera) de la marcha cicloturista 'Quebrantahuesos'. Justo en la entrada (y por proponer actividades después del pedaleo) se encuentran el columpio y la tirolina extrema. Si eres laminero (goloso) y te mola la miel, en Hoz se vende una para perder el sentido. Para el nombre le quitaron la 'H' y la llamaron miel de Oz. Por cierto, ¿no tienes ganas de volver a pisar tierra?

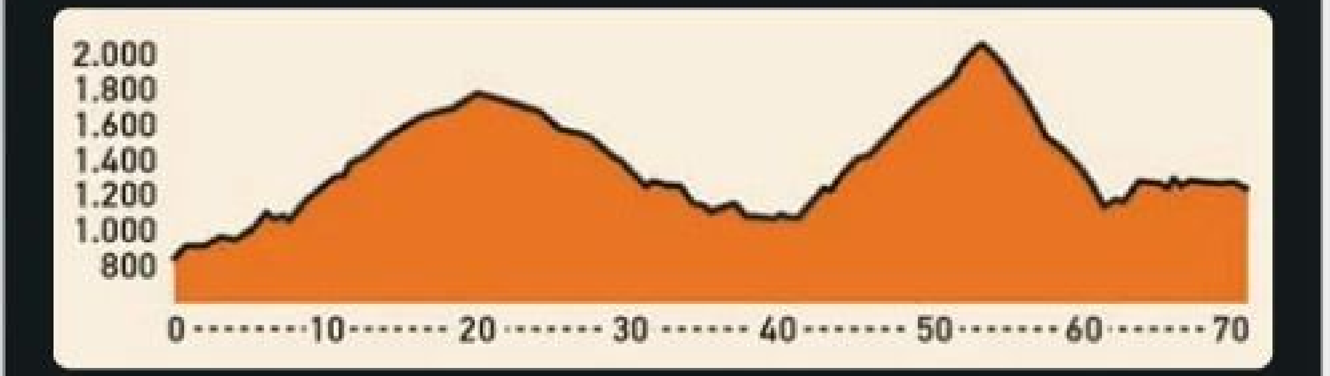
KM 53,2. Y tierra has pisado para coronar el segundo puerto del día, todo un 'Hors Categorie'. Eso sí, más que tierra parecía una alfombra o un camino enmoquetado, ya que está en perfecto estado (no quería hacer que rimara pero me ha quedado así). El ibón de los Asnos hay que sudarlo, pero merece la pena cada gota que has visto caer del casco. Es uno de esos rincones en los que te sientas y nunca ves el momento de levantarte. En parte porque estás a más de 2000 metros de altitud y llevas más de 2000 metros de desnivel acumulado, y en parte porque el sitio es una auténtica maravilla.

KM 61,5. Tras una rápida bajada llegas al municipio de Panticosa. Puede que encuentres algún pequeño tramo de piedra suelta que no te va a suponer un peligro, pero que hace que bajes alerta. Lo haces por pista, tranquilamente, pero si te quieres complicar la existencia, tienes numerosas sendas de descenso (DH) por las que llegar al pueblo de una forma diferente. Aquí se esconde el 'repecho' oculto de la ruta. Lo sabrás cuando lo estés subiendo y seguramente acordándote de mi (me pitarán los oídos seguro). Y más que me van a pitar cuando te des cuenta que no era uno, si no dos los repechos que no esperabas en este tramo de la ruta.

KM 68. Con todo 'lo malo' pasado llegas al pueblo de Lanuza. ¿Qué me dices del paisaje que tienes ante tus ojos? La pequeña Suiza (ya te he dicho que nos gusta mucho comparar). A los pies del embalse se celebra uno de los festivales musico-culturales más bonitos del país y parte del extranjero. Encima del escenario flotante de Lanuza tienen lugar los conciertos de 'Pirineos Sur'. Si no lo conoces, deberías. Y por cierto, de nada...

KM 70,6. Fin de ruta. Estás en Sallent de Gállego. Piérdete por sus calles, busca la historia del 'Gigante' (2,29 dicen que medía Fermín Arrudi), mira hacia la peña Foratata y pregunta por la leyenda aquella que decía que allí estaban esas hormigas (en aragonés formigas) gigantes blancas. Y si te apetece seguir subiendo, llega a Formigal (en aragonés hormiguero) a ver si desde allí encuentras el agujero (en aragonés forato) por el que entraron. Te lo dice un curioso que anda en bici, o un ciclista que pedalea por curiosidad.

FICHA TÉCNICA: DISTANCIA: 70,6 km. TIPO DE RUTA: lineal (Sólo ida). MEJOR ÉPOCA: de mayo a noviembre. MÁXIMA ALTITUD: 2066 mts. DESNIVEL ACUMULADO: 2280 mts. RECOMENDACIONES: crema solar, cortavientos extra, cámara de fotos y prismáticos. NIVEL TÉCNICO/FÍSICO: nivel técnico bajo, pero muy exigente físicamente. INDISPENSABLE: cámara de fotos y prismáticos. CICLABILIDAD: 100%. PUNTO DE PARTIDA Y LLEGADA: Biescas, Sallent de Gállego. TIPO DE TERRENO: pistas forestales en perfecto estado y carreteras secundarias. POBLACIONES CERCANAS /HABITANTES: Biescas (1602 hab.), Hoz de Jaca (76 hab.), Panticosa (800 hab.), Sallent de Gállego (1463 hab.).



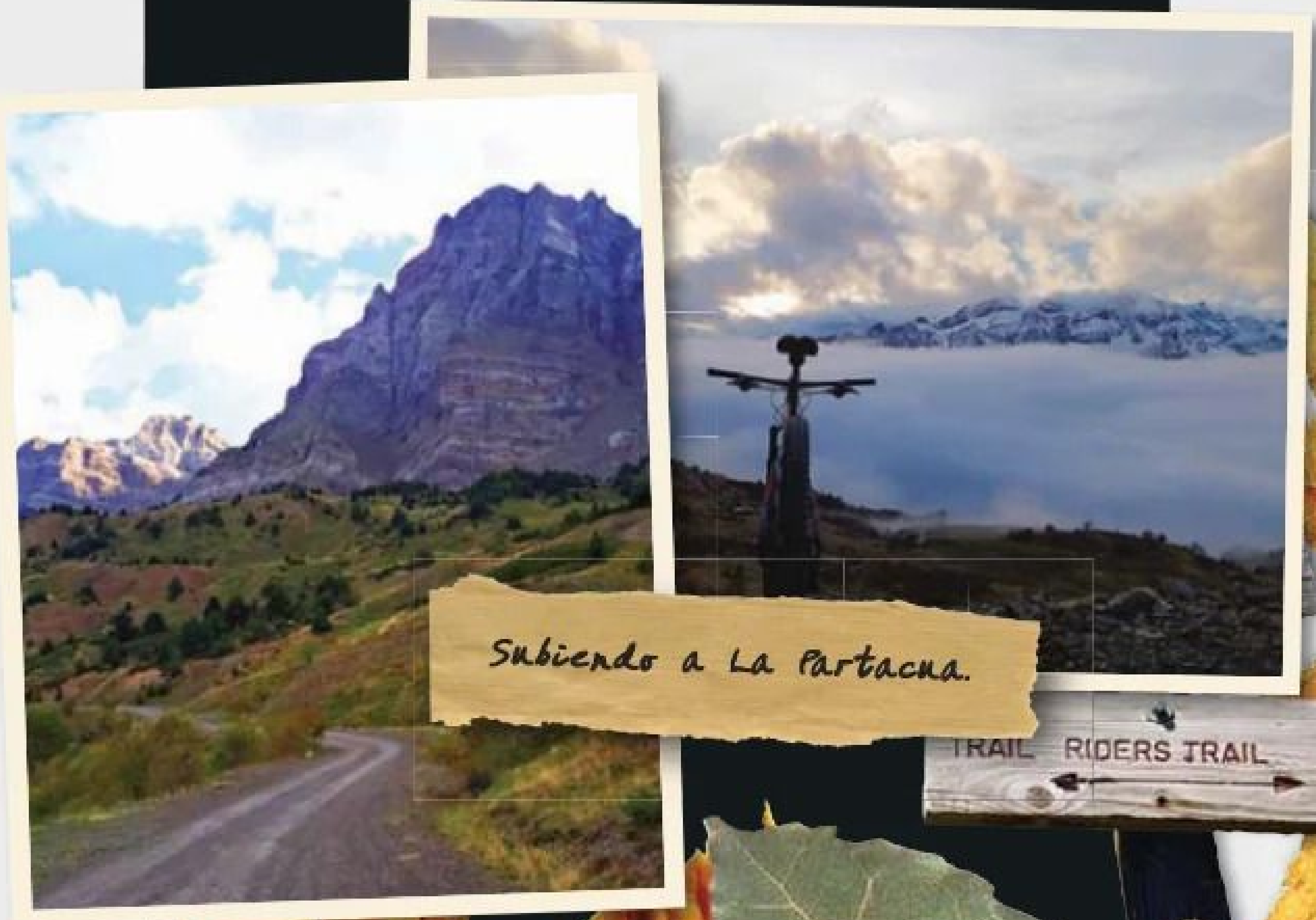
CÓMO LLEGAR: en coche por autovía y carretera nacional. Distancia de Biescas a Huesca (68 km), Zaragoza (138 km), Pamplona (140 km), Bilbao (297 km), Barcelona (336 km), Madrid (450 km)

DÓNDE DORMIR: hoteles, hostales, campings, casas rurales, apartamentos turísticos, numerosas opciones en todo el valle.

FLORA Y FAUNA: Infinitas... hayas, abedules, pinos, quejigos, tejos, enebros, bojes, aliagas, erizón (este arbusto tiene un libro aparte), praderas de alta montaña, orquídeas (destacando el zapatito de dama), la mítica flor de las nieves (edelweiss), etc. En cuanto a fauna: vacas, caballos, ovejas, cabras y burros pastando. Marmotas, sarrios, corzos, ciervos, zorros, jabalíes, ardillas, algún oso despistado, buitres, alimoches, cuervos, grajos, chovas, halcones, águilas y el rey de los cielos que no es otro que el Quebrantahuesos.

OTRAS ACTIVIDADES: infinitas también... escalada, descenso de barrancos, senderismo, ascensiones a picos, esquí alpino, esquí de montaña, kayak en embalse, parapente, tirolina y columpio extremo, trenes de alta montaña, pasarelas turísticas, parques de actividades, parque faunístico, laberinto de los Pirineos, etc...

+ INFO: altimetrías de puertos BTT/gravel Pirineo aragonés (www.puyatasmaestras.com), información turística valle de Tena (https://www.valledetena.com/), espacio BTT Alto Gállego (http://www.bttpirineosaltogallego.com/es/vive-la-aventura.aspx)



Subiendo a La Partacua.

Bájate el track de GPS completo de esta ruta en: www.mountainbike.es

(Viene de pagina 110)

agrupan en familias y dentro de cada núcleo familiar designan una o varias 'marmotas centinelas', que se encargan de avisar de los posibles peligros al grupo, mediante un característico pitido. No son propias del Pirineo, ya que fueron reintroducidas en el entorno desde los Alpes. Algo más difícil es encontrar: sarrios (rebecos), corzos o ciervos, aunque con un poco de suerte lo mismo lo consigues. Mirando hacia arriba (y también con algo de suerte) podrás contemplar al rey de los cielos, que no es otro que el Quebrantahuesos. Por último y como dato curioso, también hay presencia de osos en el Pirineo. Es una especie reintroducida desde Eslovenia, y la mayoría de ejemplares se establecieron en el Pirineo francés. Aunque siempre hay algún 'curioso' que cruza la frontera, es muy difícil, por no decir imposible, cruzarse con uno de ellos. El último oso pardo autóctono (se llamaba Camille), se cree que murió en 2010.

Sin más, te invito a disfrutar de la ruta. Ten en cuenta que es un desnivel considerable y se necesita un mínimo estado de forma para no sufrir en exceso. Una buena opción y que siempre recomendamos, es pedalear en modo 'bikepacking', con la casa a cuestas. Dispones de refugios de libre uso durante el recorrido en los que descansar o incluso pasar la noche, destacando el refugio de 'Telera', situado en plena subida de 'La Partacua'.

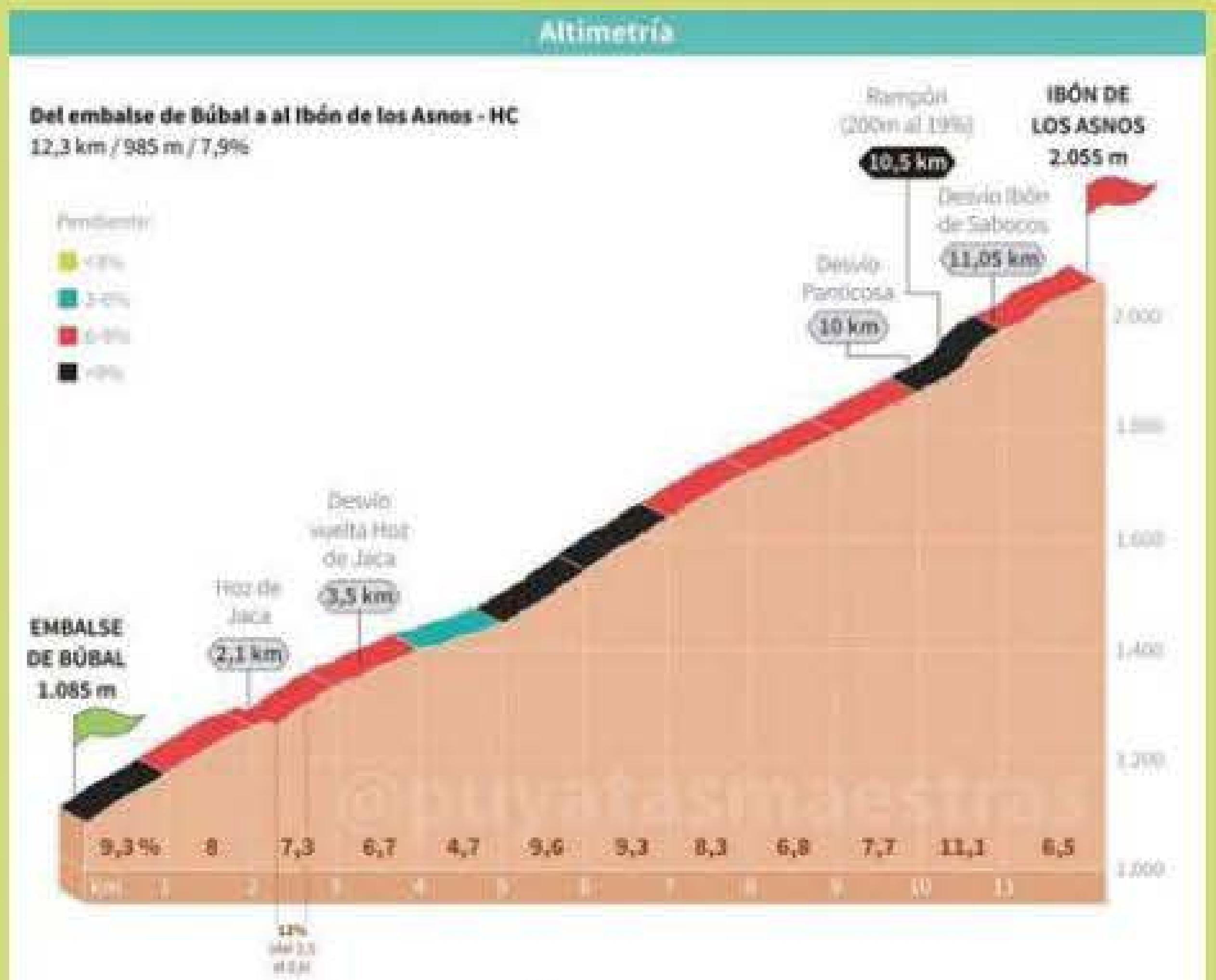
PUYATAS MAESTRAS

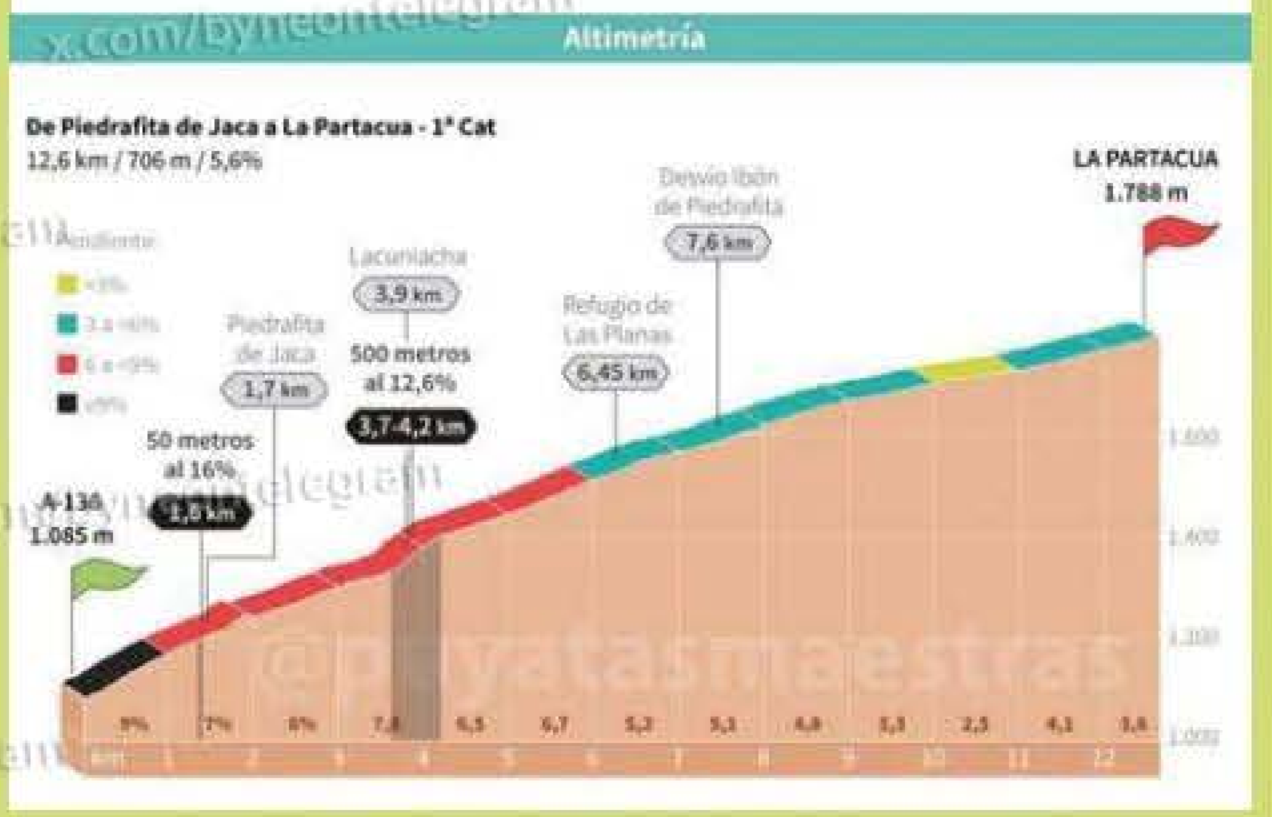
ALTIMETRÍAS EN EL PIRINEO

Puyatas es una web de altimetrías algo diferente, ascensiones buscando tierra, caminos, pistas forestales y, en menor medida, alguna que otra carretera secundaria poco transitada, para realizar en MTB, gravel o bicicleta eléctrica.

La idea es descubrir el Pirineo Aragonés, paraíso natural lleno de subidas de este tipo a lo largo de todos sus valles, con unas vistas inigualables cuando llegues al punto más alto de la ruta propuesta. Porcentajes fácilmente visibles, catalogados en los perfiles por colores según la dureza de la pendiente, desvíos, fotos y ubicaciones que te ayudarán a planificar tus rutas de una mejor forma. Como ejemplo, aquí dos perfiles de subidas en la ruta que os presentamos este mes.

www.puyatasmaestras.com





x.com/byneontelegram
byneon Neon147

TERRITORIO
SNBC
SIERRA NORTE BIKE CHALLENGE
ULTRAMARATÓN
GRAVEL · FAMILY

CAMPEONATO
DE ESPAÑA
BTT XCUM CROSS COUNTRY ULTRAMARATÓN

Sierra Norte de Madrid

5 OCTUBRE 2024

CAMPEONATO DE ESPAÑA ULTRAMARATÓN MTB 2024

RASCAFRÍA [MADRID]

Patrocinadores

LURBEL PRECISION GARMENT

BIKE www.mountainbike.es

Mundo GRAVEL

Socios Institucionales

CICLA MADRID

Sierra Norte de Madrid

AYUNTAMIENTO DE LA Villa de Rascafría

REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA CICLISMO

CSD Consejo Superior de Deportes

VIA PECUARIA

Comunidad de Madrid

www.sierranortebikechallenge.com

▼ LUMEN eRIDE 900

SCOTT
LUMEN eRIDE

POTENCIA TUS RUTAS

Una E-MTB que pesa sólo 15,5 kg. Sí, has leído bien. La SCOTT Lumen toma la plataforma del cuadro de XC más rápido del mundo y le añade una asistencia eléctrica completamente silenciosa y potente, manteniendo el legendario ADN ligero de SCOTT

SCOTT-SPORTS.COM

© SCOTT SPORTS 2024 | Photo: Jesús Andrés Fernández*

eRIDE | SCOTT